das AUTO MOTOR UND SPORT

BETRIEBSKOSTEN AUF HELLER UND PFENNIG

CHEVROLET MIT BENZINEINSPRITZUNG

HEFT 23
10. NOVEMBER 1956
POSTVERLAGSORT STUTTGART

A2 2456 I

wurde das Autofahren bequem und angenehm. Damals nämlich schuf Bosch den ersten elektrischen Anlasser und baute die erste Lichtmaschine. Diese beiden Aggregate gaben den Anstoß zu einer Entwicklung, die das »Schnauferl« zum Automobil werden ließ. Ein Höchstmaß an Leistung, an PS, dem autofahrenden Menschen zu leichter Hand dienstbar zu machen, das war und bleibt immer das Streben und die klassische Leistung von Bosch.

Wo Strom im Auto Leistung schafft, wirkt Bosch. Die in 7 Jahrzehnten gesammelten Bosch-Erfahrungen kommen heute jedem einzelnen Bosch-Erzeugnis zugute.

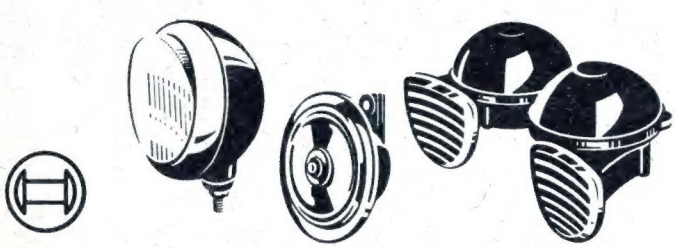
Deshalb einfach — »BOSCH, bitte!« — sagen, »BOSCH, bitte!« da weiß man stets, das zahlt sich aus.

Bosch — das ist die hohe Schule technischer Leistung.

Sie erhalten diese Leistung auch in jedem Bosch-Horn und mit jedem Bosch-Nebelscheinwerfer. Das Bosch - Starkton - Horn oder die Bosch-Fanfare sind für eine schnelle, zügige Fahrt genau so unerläßlich, wie die Bosch-Nebelscheinwerfer für sichere Fahrt bei Nebel. Sagen Sie deshalb immer und überall, wenn es um die elektrische Fahrzeugausrüstung und um Ihre Sicherheit geht: »BOSCH, bitte!«

„BOSCH, bitte!"

Es ist Ihr Vorteil.



ROBERT BOSCH GMBH STUTTGART

Briefe an die Redaktion

— Forum der Lesermeinungen —

Händler-Reklame an fabrikneuen Fahrzeugen

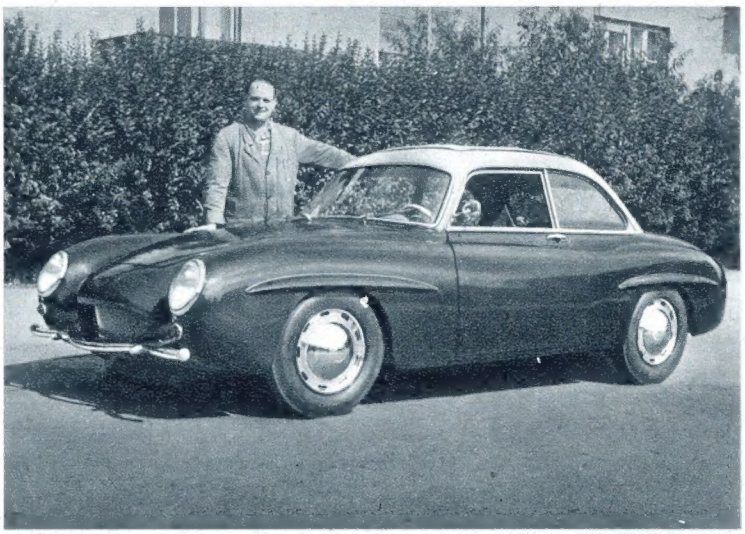
Eine sehr üble Sitte ist heute allgemein in den Kreisen der Kraftfahrzeughändler zur Gewohnheit geworden. Der Käufer eines neuen Wagens muß sich nämlich heutzutage schon ziemlich anstrengen, wenn er das Firmenschild seines Händlers nicht am Fahrzeug haben will. Der Kunde wird also in den meisten Fällen gezwungen, kostenlos Reklame zu machen. Ein anständiger (und vielleicht auch kluger) Händler müßte eigentlich fragen, ob es ihm der Kunde gestattet, an dem Fahrzeug ein Firmenschild diskret anzubringen.

Vielleicht ist es Ihnen möglich, diese Zuschrift abzudrucken, damit alle zukünftigen Käufer sich diese Angelegenheit rechtzeitig überlegen können.

Kfz.-Ingenieur Wahnfried Kraft, Stuttgart N

Viersitzer-Porsche

(zu: Briefe an die Redaktion, Heft 20 und 22)



. . . kann Sie heute mit meinem Eigenbau bekannt machen. Das Fahrgestell habe ich mir unter Hinzunahme vorhandener Konstruktionseinheiten gebaut, wobei ich einen Porsche 1,3 Liter-Motor und -Getriebe als Frontantrieb verwandte. Der Motor sitzt vorn und das Getriebe, in Fahrtrichtung gesehen, hinter dem Motor. Die Sportkarosserie mit Schiebedach ist viersitzig, Gesamtlänge 4500 mm, Höhe 1390 mm. Ich glaube, daß mein Wagen in seinem Aussehen ohne weiteres mit den Erzeugnissen der bekannten Karosseriefirmen konkurrieren kann und einer Veröffentlichung in AUTO, MOTOR und SPORT würdig ist. Der Wagen ist rot und beige lackiert.

Benno Kleinau, Reparatur-Werkstätte, Kaiserslautern

Deutsche Tourenwagenmeisterschaft

Vor mir liegt die Ausschreibung der Westfalenfahrt 1956, veranstaltet vom ADAC, Gau Westfalen West. Was diese Ausschreibung noch mit Automobilsport zu tun hat, ist mir selbst nach genauestem Studium unklar geblieben. Wenn außerdem noch „Lauf zur Deutschen Tourenwagenmeisterschaft" vor dieser Ausschreibung steht, kann ich nur fragen, deutscher Motorsport, wohin gehst du?

In diesem Zusammenhang möchte ich nicht unerwähnt lassen, daß eine Veranstaltung, auch bei den heute herrschenden Bestimmungen der Polizei, echten Sport bieten kann, denn der ADAC Gau Hansa hat erst vor kurzer Zeit bewiesen, daß es auch anders geht. Allerdings haben sich dort einmal die aktiven Fahrer in den Dienst der Sache gestellt und mit viel Mühe etwas geschaffen, wobei das Automobil und die fahrerische Leistung im Vordergrund steht. Wollen wir hoffen, daß sich noch andere Veranstalter ein Beispiel daran nehmen und dem nationalen Automobilsport auch wieder einen sportlichen Reiz geben.

Sven von Schroeter, Bielefeld

Plastikstempel

(zu: Briefe an die Redaktion, „Wirtschaftswunder", Heft 22)

In München-Land kostet ein verlorengegangener Plastik-Stempel auf dem Nummernschild sogar DM 1.50! Und man muß dazu zweimal zur Zulassungsstelle fahren, einmal vormittags, wenn die Kasse offen ist, und einmal nachmittags, wenn „gestempelt" wird. Der Stempel-Beamte darf nämlich das Geld nicht annehmen und die Kasse nicht stempeln. Als ich am Nachmittag hinkam und dachte, der verlorene Stempel (nach 3 Tagen!) falle quasi unter „Garantie", empfahl man mir, ich solle die DM 1.50 schnell bei der Post einzahlen und mit der Quittung wieder erscheinen.

Robert Poensgen, Gräfelfing bei München

Traditionelle Heckgestaltung

(zu: Briefe an die Redaktion, Heft 22)

Leser Korp irrt, wenn er glaubt, Mercedes sei an dem technischen Problem gescheitert, den 300 mit einer ordentlichen Heckbeleuchtung zu versehen: Auf der Solitude sah ich einen 300 mit großer Heckscheibe, „amerikanischem" Heck und entsprechend großen Rücklichtern probefahren. Wahrscheinlich ist er zum Export in irgendwelche primitiven Länder bestimmt, denn seine Seiten erstrahlten in einem Zitronengelb, das man noch vor wenigen Jahren mit der Feuerzange aus Sindelfingen hinaustransportiert hätte. Aber laßt uns keine Unruhe in die Öffentlichkeit tragen: Bei uns kriegen wir den Mercedes 300, so wir ihn wollen, auch weiterhin schön einfarbig und mit druckknopfgroßen Rückleuchten nebst traditioneller Heckgestaltung. Man könnte sonst ja mit einem billigen Amerikaner verwechselt werden.

Dr. Paul Simsa, Stuttgart

*

Die Frage von Dipl.-Ing. Korp wegen der kümmerlichen Hecklichtlein am Mercedes 300 hat mich amüsiert. Ich möchte eine Antwort wagen, freilich mit etwas Tiefgang, denn viele praktische Dinge kommen eigentlich gar nicht von praktischen Überlegungen her, ihr Sinn wird oft erst hinterher erkannt. So auch die Verkehrssicherheit der herrlichen, großen Signalorgane. Es wäre daher falsch, in solchen Dingen Automobilfirmen anzuprangern, ohne unsere allgemeine Mentalität miteinzubeziehen.

Vom zu kümmerlichen Hecklichtlein aus gesehen, sieht die Sache so aus: An ein falsches Heck kann man keine richtigen Signalorgane anbringen, an ein falsches Auto kein richtiges Heck, an ein falsches Publikum kein richtiges Auto, an eine falsche . . . (Verzeihung)

Was ist nun richtig? (Siehe unten.)

Warum hat es hier nicht entstehen können?

1. aus fachlicher Überheblichkeit, die nicht unterscheiden kann zwischen
   a) innerer (dienender) Technik und
   b) äußerer (begrenzender) Technik,

   also nicht zwischen Mechanik und Gestalt. Beide Begriffe werden immerfort von jedermann zu Brei verpanscht. Mechanik ist Sache des Fachmanns, Gestalt ist Sache von „Unbekannt", also nicht nur Fachgebiet von Gestaltern. Alle Wirklichkeit, also auch die Mechanik, setzt den Raum voraus, in welchem sie existiert und dient. Umgebende Gestalt ist immer Universum, Mechanik immer Fach.
2. aus Prestige.
   a) aus nationalistischem Prestige,
   b) aus Firmen-Prestige,
   c) aus persönlichem Prestige.

   Danach ist alles zu verwerfen, was a) anderen Ländern, b) anderen Firmen, c) intern anderen Personen eingefallen ist.

Frage: Wer ist nun aber „Unbekannt"? *Antwort:* Die soziologisch wahre Beziehung, die echte Einstellung zur Sache und die Allgegenwärtigkeit dieser Wahrheit und Echtheit, kurz: allgemeine Unverbildetheit.

Frage: Was ist in diesem Falle wahr? *Antwort:* Daß das Auto keine Massivform, sondern ein Raumgebilde ist. Die konservative Praxis wird das niemals akzeptieren können, ohne sich selbst aufzugeben. Deshalb müht sie sich vergeblich in Formgebung ab, während die Wahren wie im Spiel Bautechnik und Baukunst betreiben. Ihre Signalträger sind deshalb Bauwerke, wie das ganze Auto selbst. Diese gebauten Signalkörper lassen sich aber nur mit wesensgleichen (gebauten) Autos verbinden, sie gehen aus der Gesamtgestalt hervor, sind sie doch Teil der Gestalt-Entwicklung schlechthin und deren Begrenzungstechnik. Desgleichen bei Stoßstangen und allen Außenorganen.

3. aus Instinktlosigkeit
   a) des selbstgerechten Bürgertums, denn seine Welt ist massiv wie Werkzeug und auch so tüchtig wie dieses. Gestaltfragen existieren daher nicht, dafür um so mehr Selbstgefälligkeit,
   b) des hochgradigen Intellekts. Seine Welt ist grenzenlos wie Dunst, und wo es keine Grenzen gibt, gibt es auch keine Gestalt.
4. aus Gleichgültigkeit.

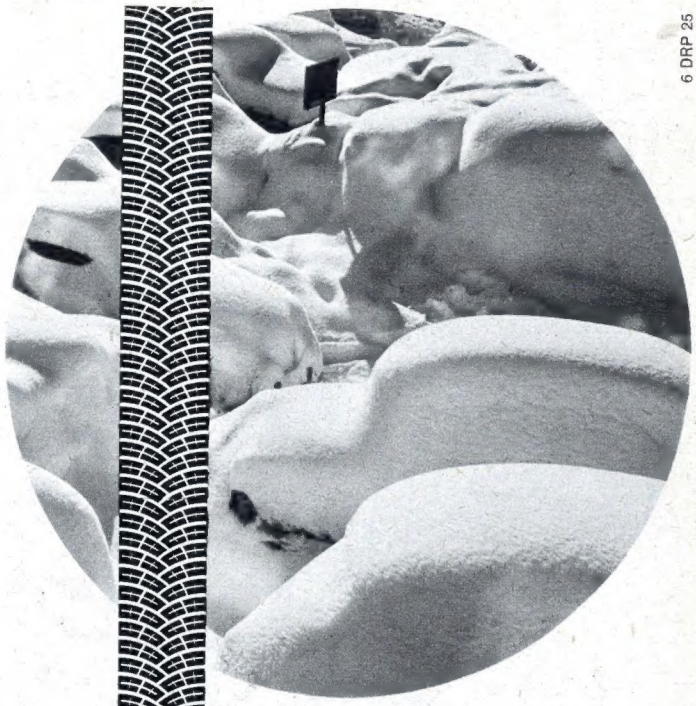
Auf daß wir uns noch recht oft wundern im Wunderland des Autobaues.

Walter Gotschke, Stuttgart

Dicke Brummer im Feierabendverkehr

Daß die meisten Großstadtstraßen für den wachsenden Verkehr zu eng sind, ist offensichtlich. In Stuttgart kommt noch dazu, daß sie teilweise sehr bergig sind. Das macht zwar dem Großteil der Personenwagen nicht viel aus, aber sobald sich ein Fünf- oder Mehr-Tonner im ersten Gang hinaufquält, hängen im Nu eine ganze Menge anderer Fahrzeuge dahinter. Überholen ist aussichtslos, meistens traut sich der erste nicht, und um zwei auf einmal zu überholen, langt's nicht. Das bekomme ich täglich auf der „Großglocknerstraße" in Untertürkheim vorexerziert. Es geht aber keineswegs den ganzen Tag so zu, sondern nur in den Stoßzeiten und besonders abends, weil die Steigung stadtauswärts geht. Ist das nötig? Es wird kaum möglich sein, wie z. B. in den USA, die Fernlaster und ähnliche Ungetüme einfach aus dem Stadtverkehr zu verbannen. Aber könnte man nicht wenigstens während der Hauptverkehrszeiten die „Dicken" von den Hauptverkehrsstraßen bis in die Vororte hinein fernhalten, damit der Berufsverkehr abfließen kann? Damit wären noch nicht alle Probleme gelöst, aber ich möchte wetten, daß sich dann der Verkehr schon wesentlich flüssiger abwickeln würde. Ich stelle mir das in der Praxis so vor, daß etwa von 6—8 Uhr und von 17—19 Uhr alle Lkw über 1,5 oder höchstens 2 t nicht in der Stadt fahren und erst recht nicht auf den Hauptverkehrsstraßen parken dürfen. Samstags entsprechend von 12 bis 14 Uhr. Die Sperre müßte ohne Ausnahme für alle gelten, so daß ihre Einhaltung leicht zu überwachen wäre. Natürlich ergibt eine solche Vorschrift Härten, aber ich glaube, daß sie sich nach gar nicht langer Zeit einspielen würde. Ist es nicht besser, den andern täglich ein paar Stunden Platz zu machen, als zu warten, bis es gar nicht mehr geht? Damit würde man den Leuten den Wind aus den Segeln nehmen, denen der private Straßentransport sowieso ein Dorn im Auge ist.

Hans Faßbender, Stuttgart



6 DRP 25

Der Schneepflug kommt später . . .

Schneeräumkommandos haben es nur selten so eilig wie die Feuerwehr! Erfahrene Kraftfahrer stellen schon im Herbst ihre Bereifung um . . . auf den neuen DUNLOP M&S!

Sein neues Spezialprofil gibt Bremskraft und Rutschsicherheit auch im Winter — auf schneefreien Straßen fährt man mit gewohnter Geschwindigkeit und leise!

DUNLOP M&S-Test auf dem TAUERNPASS:

Bei 12 % Steigung: rutschfreier Start
Bis 20 % Steigung: rutschfreie Bergfahrt

Verlangen Sie von Ihrem Reifenhändler zur größeren Sicherheit für Herbst und Winter DUNLOP M & S — jetzt auch TUBELESS (schlauchlos)

DUNLOP M&S

Griffig wie ein Zahnrad

P 1/56

Luft, Öl und Kraftstoff in den Motor gelangen, desto höher die Motorlebensdauer, desto besser die Motorleistung.

Immer daran denken: rechtzeitig filterwechseln, rechtzeitig eine neue Knecht-MicrOnic-Austausch-Patrone verlangen – das hält den Motor jung und schützt vor kostspieligen Ausgaben.

Knecht-MicrOnic-Patronen scheiden selbst noch Schmutzteilchen von der Größe eines Microns (= 1/1000 mm) aus der Luft, dem Öl und dem Kraftstoff aus. Sie sind hochwirksam, feinstfilternd und unerlässlich für den zuverlässigen Motordauerbetrieb.

KNECHT-GEFILTERT – RECHT GETAN!

KNECHT

DAS BEKANNTE FILTERWERK
IN STUTTGART-BAD CANNSTATT

Schwere Panzer auf der Autobahn

Wer am Donnerstag, 30. August 1956, auf der Autobahn von Frankfurt in Richtung Karlsruhe gegen 18 Uhr abends heimwärtsstrebte, vermerkte zunächst einmal die Tatsache, daß diese Autobahnstrecke zumindest bis Heidelberg mit ihren zwei Bahnen auf jeder Richtung längst nicht mehr den Anforderungen der tatsächlichen Verkehrsdichte genügen kann. Er stellte ferner fest, daß die rechte Fahrbahn so starke Fugenaufwerfungen hat, daß schon ein Tempo von 60 km/st ein rhythmisches Schlagen der Lenkung und der Achsen hervorruft, wie etwa bei einer schlechten Eisenbahnstrecke die sog. Geleisstöße. An diesem Abend war es dann auch noch recht regnerisch und böig und praktisch ab 18 Uhr dunkel. Kurz hinter der Zufahrt Rhein-Main-Flughafen-Kleeblatt begannen dann auch schon die ersten Stockungen für diejenigen, welche auf der rechten (= langsamen) Fahrbahnhälfte sich bewegten. So langsam kam man denn auch an die Ursache der Stockungen heran: Da rollten auf der rechten Fahrbahnseite zunächste einige Geleisketten-Zugmaschinen mit Anhängern voll scharfer Munition (Aufschrift „Explosives") und dann kamen in schönen Abständen von ca. 200 m überschwere Panzer, etwa vom Kriegstyp „Sherman". Sie ratterten zwar mit etwa 40 km/st schön rechts mit vorschriftsmäßigem Sicherheitsabstand, hinten zwei große rote Positionslampen und im offenen Turmluk jeweils ein Sicherheitsposten mit roter Warnflagge und Taschenlampe. Da sich die Kolonne auf etwa eine halbstündige Fahrtstrecke bis kurz vor der Abzweigung Heidelberg erstreckte, so darf ich annehmen, daß hier eine ganze amerikanische Panzer-Division dazu eingesetzt worden ist, mit ihren schweren Stahlraupen die Unebenheiten der Autobahn abzuradieren? Daß durch diese Fahrzeuge neben der schweren Schädigung der Fahrbahndecken auch noch die übrigen zahlreichen Verkehrsteilnehmer in jedem Falle gefährdet werden — zumal bei Nacht —, dürfte doch jedem, auch dem amerikanischen Militär, wohl klar sein. Ich war auf jeden Fall heilfroh, als wir die Panzerkolonne ohne Schaden passiert hatten. Vor mir fuhr ein großer amerikanischer Zivilwagen, dessen Fahrer an der Autobahnzufahrt Durlach kurz anhielt und zu mir meinte: „Damned military play!", was wohl auf gut deutsch heißen sollte: „Verwünschtes Säbelrasseln."

Bürgermeister Siegfried Schühle, Meßkirch

Abgerutscht

Der Fahrer des Langholzwagens ließ vor einer Kurve den Wagen ausrollen. Der Mann im dahinter folgenden Opel-Rekord wollte bremsen, rutschte aber mit seinen zufällig gerade neubesohlten Schuhen vom Brems- auf das Gaspedal ab und fuhr glatt in den längsten Baumstamm hinein. Der Fahrer allerdings war noch geistesgegenwärtig genug, um sich ganz schnell von seinem Sitz abrollen zu lassen, so daß er nur eine geringfügige Verletzung am Hals erlitt.

Mechanikermeister Hans Maier, Kirchzarten (Schwarzw.)

Pferdemarkt in Horneburg

Am Dienstag, 16. Oktober, fuhr ich auf der Bundesstraße 73 von Buxtehude nach Horneburg. Um in den Ort hineinzufahren, muß man die B 73 verlassen. Es gibt drei Abzweigungen, die in den Ort hineinführen. Zwei davon waren gesperrt, so daß jeder Autofahrer, der nach Horneburg wollte, notgedrungen auf die eine Abzweigung angewiesen war. Im Ort selbst waren alle Straßen gesperrt und sämtliche Fahrzeuge wurden durch die Mannschaften der Freiwilligen Feuerwehr auf einen großen Parkplatz geleitet.

Auf meine Frage, aus welchem Anlaß dieser Aufwand stattfände, wurde mir erklärt, daß dort der traditionelle Pferdemarkt stattfände. Als ich nun aus meinem Wagen steigen wollte, sagte mir der Feuerwehrmann, der mich eingewiesen hatte, daß er dafür eine kleine Parkgebühr bekäme. Auf meine Frage, wieviel er haben wollte, bekam ich als Antwort, er wisse es nicht und müsse erst einmal fragen. Als er zurückkam, hatte ich inzwischen 0.50 DM gezückt und wollte ihm diese in die Hand drücken. Darauf riß er einen Kontrollzettel ab und verlangte von mir 1.— DM (kein Schreibfehler). Ihm selbst war es sichtlich peinlich, und er entschuldigte sich dafür mehrere Male, daß er selbst nichts dafür könne. Der Parkplatz war nicht als gebührenpflichtig gekennzeichnet, und im übrigen dürften wohl DM 1.— für einen Volks-

wagen reichlich hoch gegriffen sein. Daraufhin habe ich den gastlichen Ort auf dem schnellsten Wege verlassen, ohne den Parkplatz in Anspruch genommen zu haben. Mir ist nur unverständlich, daß eine große Zahl von Autofahrern sich so etwas einfach gefallen läßt, denn der Platz war fast gänzlich durch Wagen besetzt. *Wilhelm Schultz, Hamburg-Wandsbek*

Schilder

Diese Schilderkombination befindet sich in Schwäbisch Hall. Zebrastreifen, Schilder für den Fußgängerübergang, und dann Halteverbot? Auf der andern Seite des Übergangs, auf dem Bild von hinten zu sehen, ist die gleiche Kombination, ebenso etwa 100 Meter weiter hinten. Den wenigsten Leuten fällt dieser Unsinn auf. *Udo Münnich, Schwäbisch Hall*

Buick-Test

Ich habe Ihren Test „Buick Roadmaster" (Heft 16) mit großem Interesse gelesen und kann aus eigener Erfahrung Ihre Beurteilung nur bestätigen. Für die Fahreigenschaften haben Sie eine treffende Bezeichnung gefunden: puddinghaft! Meine Bekannten, die drüben auch den Buick gefahren haben, sind ebenfalls der gleichen Ansicht. Um so unverständlicher ist mir der Leserbrief von Herrn Erwin Supple, Toronto, in Heft 21.

Dipl.-Ing. G. T. Brenthel, Oker (Harz)

Unfall-Moral

Vor etwa zwei Jahren fuhr mich als Vorfahrtberechtigten ein VW so an, daß sich der Wagen zweimal überschlug. Meine mitfahrende Tochter erlitt eine Gehirnerschütterung, ich selbst nur kleinere Schäden. Der Wagen kostete 1400 DM Reparatur, an Personen- und sonstigen Schäden erstattete die Versicherung weitere 1300 DM. Dem Schuldigen, einem älteren Kaufmann, geschah nichts, außer einem beschädigten Wagen. Er wurde später mit 100 DM Geldstrafe belegt. Am Tage nach dem Unfall telefonierte ich mit dem Kaufmann und berichtete ihm unter anderem, daß meine Tochter im Krankenhaus läge. Was glauben Sie, was geschah? Glauben Sie, daß sich der Kaufmann auch nur einmal entschuldigt hätte, daß er nur einmal angerufen hätte, um sich über den Zustand meiner Tochter zu erkundigen? Lediglich Wochen danach, vor der Strafverhandlung, rief er an und versuchte, mich zu einer günstigen Zeugenaussage zu veranlassen.

Der zweite Fall: Vor einem halben Jahr wurde der gleiche Wagen von einem angetrunkenen Handwerksmeister wiederum angefahren. Diesmal Totalschaden. Sämtliche Mitfahrer wurden verletzt in ein Krankenhaus eingeliefert. Der unverletzte Handwerksmeister war Zeuge des Krankenwagentransportes. Was glauben Sie, was geschah? Nichts. 6 Tage danach endlich besuchte mich der Meister, jedoch war der Hauptzweck seines Besuches nicht etwa eine Entschuldigung oder eine Erkundigung nach dem Zustand der Verletzten, sondern ebenfalls ein Versuch, „die Sache doch möglichst so zu erledigen".

Der dritte Fall: Vor einer Woche wurde ein anderer Wagen mit meinem Mitarbeiter am Steuer von hinten angefahren. Es entstand nur Sachschaden. Alle Beteiligten, ebenso wie die Polizei, sind der Auffassung, daß die alleinige Schuld bei dem anderen Fahrer lag. Es handelt sich um einen Lieferwagen einer größeren Getränkefirma. Ich schrieb sofort an diese Firma. Was glauben Sie, was geschah? Nichts!

Können Sie mir sagen, was sich diese Menschen eigentlich denken? Ist etwa ein Unfall eine Geschäftsangelegenheit, die ich zur Erledigung an meine Haftpflichtversicherung weiterleite? Interessiert es mich als Mensch gar nicht mehr, wenn ich andere zu Schaden gebracht habe? Kann man sein Gewissen einfach damit beruhigen: Die Versicherung erledigt ja alles weitere? Besitzen diese Menschen nicht einmal mehr so viel Anständigkeit, auch nur einmal ins Krankenhaus zu gehen, um die durch ihre eigene Schuld Verletzten zu besuchen? Nun, ein freundlich gehaltener Brief könnte schon etwas Menschlicheres zeigen — aber einfach schweigen?

Vielleicht ist der eine oder andere dieses Typus sogar Mitglied eines Tierschutzvereins und protestiert flammend gegen den Nachbarn, der sich der Katzen nicht mehr erwehren kann, oder gegen die kürzlich in einer Großstadt versuchte Abschießung der zur Plage gewordenen Wildtauben — aber hier handelt es sich ja nur um Menschen, das bezahlt ja die Versicherung. *Dipl.-Ing. Rolf Heering, Essen*

Autol-Desolite bewirkt den bestmöglichen Verbrennungsablauf. Dadurch wird die Leistung erhalten, Reparaturen werden vermindert, der Treibstoffverbrauch reduziert, die Lebensdauer des Motors verlängert. Autol-Desolite senkt die Unkosten. Ein echter Fortschritt auf dem Gebiet der Motorentechnik.

AUTOL DESOLITE

2-takt Treibstoff Zusatz

Diesel Treibstoff Zusatz

4-takt Treibstoff Zusatz

AUTOL MOTOREN ÖL

Jeder Beanspruchung gewachsen – ob im Lang- oder Kurzstreckenverkehr. Schützt den Motor vor Verschleiß – auch bei Kaltstart und unterkühlter Fahrweise. Das sind die Vorteile der Autol-Motorenöle aus einem Hause mit hundertjähriger Tradition.

AUTOL EXTRA

AUTOL EXTRA HD

AUTOL EXTRA SPEZIAL HD

AUTOL-WERKE

Steuer, Recht, Versicherung

. . . im pflichtgemäßen Ermessen der Behörde

Als wirksamste Maßnahme gegen „Trunkenheit am Steuer" hat sich der Führerscheinentzug erwiesen. Nach den Vorschriften des Strafgesetzbuches kann das Gericht anordnen, daß die Verwaltungsbehörden vor Ablauf einer bestimmten Frist keine neue Fahrerlaubnis erteilen dürfen. Das Gericht kann die Erteilung einer neuen Fahrerlaubnis auch für immer untersagen.

Nach einer Entscheidung des Oberverwaltungsgerichts Münster (VII A 1650/55) hat der Kraftfahrer auch nach Ablauf der vom Gericht bestimmten Frist keinen Anspruch darauf, nun wieder einen Führerschein zu erhalten. Vielmehr müssen die Verwaltungsbehörden nach Ablauf der Frist von sich aus erneut prüfen, ob der Verkehrssünder nunmehr wieder geeignet sei, ein Kraftfahrzeug zu führen.

In Münster hatte sich ein Kraftfahrer, dem der Führerschein vom Gericht mit der Bestimmung entzogen worden war, daß ihm vor Ablauf von sechs Monaten keine neue Fahrerlaubnis ausgestellt werden dürfe, mit einer Klage an die Verwaltungsgerichte gewandt. Die Verwaltungsbehörden hatten ihm nämlich auch nach 18 Monaten noch keinen Führerschein ausgestellt, obwohl er sich einwandfrei geführt hatte.

Das Oberverwaltungsgericht entschied in der Berufungsinstanz, daß die Verwaltungsbehörden nicht verpflichtet seien, nach Ablauf der Sperrfrist wieder eine Fahrerlaubnis zu erteilen. Das Urteil des Strafgerichts berücksichtige nur die Eignung des Kraftfahrers im Zeitpunkt der Verurteilung. Es enthalte keine Stellungnahme dazu, ob und wann in Zukunft die Eignung zum Führen von Kraftfahrzeugen wieder bejaht werden könne. Die gerichtliche Sperrfrist habe nicht den Inhalt, daß der Kraftfahrer mit ihrem Ablauf automatisch wieder zum Führen von Kraftfahrzeugen geeignet sei. Das Strafurteil enthalte insoweit keine Stellungnahme dazu, wie lange der Kraftfahrer auf Grund der von ihm begangenen Straftat ungeeignet zum Führen von Kraftfahrzeugen sein werde. Das zu entscheiden, liege im pflichtgemäßen Ermessen der Zulassungsbehörde. *Dr. G.*

Fußgänger braucht die Fahrbahn nicht an der engsten Stelle zu überqueren

Fußgänger brauchen die Fahrbahn nicht an der schmalsten und übersichtlichsten Stelle zu überqueren. Sie sind in der Wahl der Überquerungsstelle frei. So entschied der 1. Strafsenat des Oberlandesgerichts Celle (1 Ss 156/56).

Ein Fußgänger hatte an einer Stelle die Fahrbahn überschritten, an der sich die Straße trichterförmig erweitert. Kurz vor Erreichen der anderen Straßenseite wurde er von hinten durch einen Mopedfahrer angefahren. Das Oberlandesgericht stellte fest, daß den Fußgänger an dem Unfall keine Schuld trifft, weil er sich vor dem Überqueren der Fahrbahn nach allen Seiten sorgfältig umgesehen hatte. Kurz vor dem jenseitigen Bürgersteig habe er, trotz der trichterförmigen Erweiterung der Fahrbahn, nicht nach hinten, sondern nur nach vorne und seitlich im Bereich seiner Gehrichtung auf den Verkehr zu achten brauchen. Er habe sich darauf verlassen dürfen, daß Fahrzeuge nach der allgemein bekannten Fahrregel nur hinter ihm vorbeifahren würden.

Dem Fußgänger sei auch kein Vorwurf daraus zu machen, daß er die Straße an einer unübersichtlichen und breiten Stelle überquert habe, heißt es weiter im Urteil. Die Straßenverkehrsordnung verlange vom Fußgänger nur, daß er die Fahrbahn an der ausgewählten Stelle auf dem kürzesten Weg quer zur Fahrtrichtung überschreite. Ein Gebot, die Fahrbahn an der schmalsten und übersichtlichsten Stelle zu überqueren, gebe es nicht. *Dr. G.*

Gerichte gegen Abzug „Neu für alt"

Der alte Streit, ob sich ein Unfallgeschädigter bei der Erstattung der Reparaturkosten für seinen Wagen durch die Versicherung einen Abzug „neu für alt" gefallen lassen muß, hat jetzt wiederum zu einem Prozeß geführt. Vor einiger Zeit schon hatte das Oberlandesgericht Köln das Argument der Versicherungsgesellschaften nicht gelten lassen, der Unfallgeschädigte bereichere sich an dem Unfall, wenn die Auswechslung der beschädigten alten Fahrzeugteile durch fabrikneue bei der Schadensregelung rechnerisch nicht berücksichtigt werde.

Das Oberlandesgericht Düsseldorf hat jetzt ebenfalls einen Abzug „neu für alt" für unzulässig erachtet (1 U 17/54). Der Wertzuwachs zufolge neuer Einbauteile, die dem Verschleiß unterlägen, so halten die Düsseldorfer Richter den Haftpflichtversicherungen entgegen, sei durch die Wertminderung ausgeglichen, die das Fahrzeug durch den Unfall ganz allgemein schon erlitten habe. Auch wenn an dem reparierten Auto äußerlich keine Schäden oder technischen Veränderungen zurückgeblieben seien, habe es doch einen „merkantilen" Minderwert. Wenn nämlich der Eigentümer sein Fahrzeug einmal weiterverkaufen wolle, so müsse er damit rechnen, daß ihm der Käufer mit der Begründung nicht den üblichen Verkehrswert zahle, wichtige Teile des Unfallwagens seien möglicherweise nicht erkennbar beschädigt, deshalb sei der Wagen nicht so viel wert wie ein anderer. *Dr. G.*

Nicht immer soll der Autofahrer schuld sein

Eine häufige Verkehrssituation, bei der es immer wieder zu Unfällen kommt, hat jetzt zu einer Entscheidung des Oberlandesgerichts Köln (Ss 451/1955) geführt: Ein Kraftfahrer überholte mit 40 km/st auf einer breiten Ausfallstraße einen Omnibus, der an der rechten Straßenseite gehalten hatte, um Leute aussteigen zu lassen. Während des Überholmanövers erschien plötzlich eine Frau vor dem Kühler des Busses und rannte, ohne nach links oder

rechts zu sehen, über die Fahrbahn. Der Lenker des Wagens betätigte zwar sofort Bremse und Kupplung, konnte aber einen Zusammenstoß nicht mehr verhindern. Weil die Frau erhebliche Verletzungen erlitten hatte, erhob die Staatsanwaltschaft gegen den Fahrer Anklage wegen fahrlässiger Körperverletzung. Amtsgericht und Landgericht sprachen ihn jedoch frei. Nunmehr hat auch das Oberlandesgericht Köln die Revision der Staatsanwaltschaft, die diesen Freispruch für unhaltbar ansah, zurückgewiesen.

In der Begründung ihres Urteils haben die Kölner Richter deutlich zu verstehen gegeben, daß man einen Kraftfahrer nicht für jedes unvernünftige Verhalten eines Fußgängers zur Verantwortung ziehen kann. Zwar müsse der Kraftfahrer grundsätzlich mit einem törichten und unvorschriftsmäßigen Verhalten anderer Wegebenutzer rechnen und seine Fahrweise darauf einrichten. Dieser Grundsatz erleide aber eine Einschränkung dahin, daß der Fußgänger eigenes grobverkehrswidriges Verhalten ganz auf seine eigene Kappe nehmen müsse. Wörtlich sagen die Richter: „Ein Kraftfahrer kann nicht jede überhaupt denkbare Unvorsichtigkeit anderer Verkehrsteilnehmer bei seiner Fahrweise berücksichtigen. Es begegnet keinen rechtlichen Bedenken, wenn die Vorinstanzen festgestellt haben, die Verletzte habe sich ‚bar jeder Vernunft' benommen und bei der besonderen örtlichen Situation andererseits ein solches grobverkehrswidriges Verhalten der Fußgängerin als einen Umstand angesehen haben, mit dessen Eintreten der Angeklagte hier nach der Lebenserfahrung nicht zu rechnen brauchte." Es dürfe, so fährt das Gericht fort, nicht außer acht gelassen werden, daß bei der fortschreitenden Motorisierung jeder Verkehrsteilnehmer eine Eigenverantwortlichkeit — auch als Fußgänger — trage und nicht schlechthin diese Verantwortlichkeit auf den Kraftfahrer abgewälzt werden könne. Zu Recht sei deshalb der Autofahrer von der Anklage der fahrlässigen Körperverletzung freigesprochen worden. *Dr. G.*

Verkehrssicherheit geht vor ärztlicher Schweigepflicht

Darf ein Arzt im Interesse der Allgemeinheit seine Schweigepflicht brechen? Mit dieser vieldiskutierten schwerwiegenden Rechtsfrage mußte sich kürzlich der Strafsenat des Oberlandesgerichts München befassen.

Eine Ärztin, die in einer Heilstätte tätig war, erfuhr von einem ihrer Patienten, daß dieser am Steuer seines Wagens plötzlich bewußtlos zusammengebrochen war. Bei der Untersuchung stellte sich heraus, daß der Patient an Epilepsia nocturna litt. Weil die Ärztin befürchtete, der Patient werde möglicherweise weitere Anfälle erleiden, teilte sie den Vorfall und den Befund dem städtischen Gesundheitsamt mit. Die Behörden veranlaßten daraufhin die Entziehung des Führerscheins. Der Patient war über die Indiskretion der Ärztin sehr erbost und zeigte sie beim Staatsanwalt an. Er warf ihr vor, mit dem Schreiben an das Gesundheitsamt habe sie sich wegen Verletzung ihrer Schweigepflicht strafbar gemacht.

Das Oberlandesgericht München (Ws 208/56) hat es aber abgelehnt, ein Strafverfahren gegen die Ärztin einzuleiten. Das Gericht erkannte zwar an, daß der Arzt grundsätzlich über alles, was ihm bei der Krankenbehandlung bekannt wird, strengstes Stillschweigen zu bewahren hat. Eine Anklage gegen die Ärztin sei aber nur dann gerechtfertigt, wenn die an das Gesundheitsamt ergangene Mitteilung der Krankheit rechtswidrig gewesen sei. Der Arzt sei nicht nur dann von seiner Schweigepflicht entbunden, wenn der Patient ihn davon freigestellt habe, sondern auch, wenn dies zur Erfüllung einer Rechtspflicht, einer sittlichen Verpflichtung oder sonst zu einem nach allgemeinem sittlichen Empfinden berechtigten Zweck notwendig sei und wenn das bedrohte Rechtsgut wichtiger sei als die Wahrung der ärztlichen Schweigepflicht.

Die beschuldigte Ärztin habe hier offensichtlich mit ihrer Mitteilung die Allgemeinheit im Straßenverkehr schützen wollen. Die Verkehrssicherheit müsse dem Interesse des Patienten an der Geheimhaltung seiner Krankheit vorgehen. Die Ärztin sei also nach Abwägung ihrer Pflicht zu schweigen und ihren Verpflichtungen gegenüber der Allgemeinheit zu der Meldung berechtigt gewesen und könne daher strafrechtlich nicht zur Verantwortung gezogen werden. *Dr. G.*

Die Versteuerung von Versicherungsleistungen

Eine Verfügung der Oberfinanzdirektionen München-Nürnberg regelt die Frage der einkommensteuerlichen Behandlung von Entschädigungsleistungen bei Autoinsassen-Unfallversicherung wie folgt:

Durch eine Autoinsassen-Unfallversicherung werden die jeweils in dem betreffenden Fahrzeug mitfahrenden Personen, die ständig wechseln können und nicht nur Arbeitnehmer des Betriebes sein müssen, gegen Unfallschäden versichert. Die im Schadensfalle bei Körperverletzung gezahlten Entschädigungen für entgangene oder entgehende Einnahmen sind, soweit verlorene Arbeits- oder Verdienstmöglichkeiten ausgeglichen werden, als laufende oder als einmalige Zuwendungen nach § 24 Nr. 1 des Einkommensteuergesetzes steuerpflichtig. Der Ersatz von Krankheitskosten (Kurkosten) und das Schmerzensgeld (§ 847 BGB) sind dagegen echter Schadenersatz und deshalb steuerfrei. Die Entschädigungssumme wird oft für alle Schäden einheitlich berechnet und in einer Summe gezahlt. In diesen Fällen ist die gezahlte Summe — gegebenenfalls schätzungsweise — für die Besteuerung zu zerlegen.

Zahlt der Arbeitgeber die Entschädigung aus, so hat er, soweit der Schadenersatz nach § 2 Abs. 3 Nr. 1 der Lohnsteuer-Durchführungsverordnung steuerpflichtig ist, den Steuerabzug vorzunehmen. In allen übrigen Fällen ist die Entschädigung für Verdienstausfall durch Veranlagung zur Einkommensteuer heranzuziehen.

Abfindungssummen, die an Stelle einer laufenden Rente an die Hinterbliebenen von bei Verkehrsunfällen usw. verunglückten Personen gezahlt werden, sind nicht einkommensteuerpflichtig. Dagegen sind die in Form einer Rente gezahlten Entschädigungen nach § 22 Nr. 1 EStG steuerpflichtig.

Auch für die Entschädigungen (Abfindungen) für Personenschäden aus Unrechtshandlungen von Angehörigen der US-Streitkräfte gilt das oben Ausgeführte. Es ist steuerlich ohne Bedeutung, daß die Entschädigungen regelmäßig auf Grund der Nettoeinkünfte (also nach Abzug der Steuern) berechnet werden. Soweit im Einzelfall eine besondere Härte vorliegt, kann gegebenenfalls nach § 131 der Abgabenordnung abgeholfen werden. *Dr. Hoeres*

W 021062

Der Mann „von Erfolg" nimmt KALODERMA

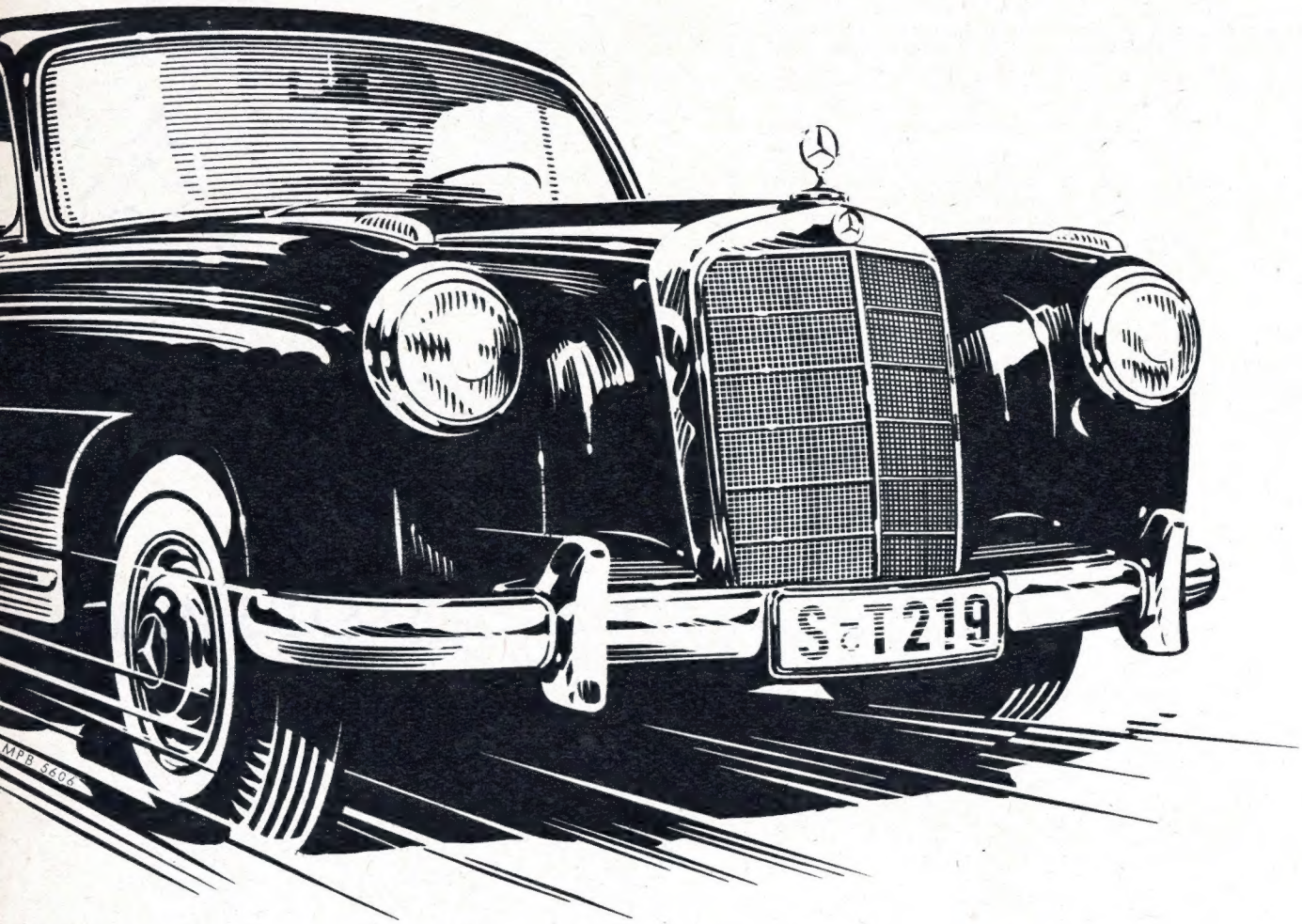
Der glyzerinhaltige Kaloderma-Schaum erweicht auch den stärksten Bart im Handumdrehen und legt sich als schützende Gleitschicht zwischen Klinge und Haut. Daher spielend leichtes, sauberes und hautschonendes Rasieren: der sahnige Kaloderma-Schaum pflegt die Haut wie eine Gesichtscreme.

ES LIEGT AM GLYZERIN

mit KALODERMA rasiert sich's gut

KALODERMA RASIERWASSER mit Hamamelis zubereitet, desinfiziert und tonisiert Ihre Haut und erfrischt Sie mit seinem sauberen, angenehm männlichen Duft. DM 2.20 und DM 3.60

85 PS
werden zum Erlebnis



Temperament, Schnelligkeit und Sicherheit:

Ein begeisterndes Fahrerlebnis

in einem begeisternden Wagen

Mit seinem kraftvollen, elastischen Sechszylindermotor schaffen Sie, was immer Sie sich vorgenommen haben: die guten Fahreigenschaften und die unerschütterliche Straßenlage des 219 erlauben Ihnen eine ausgesprochen sportliche Fahrweise; in 16 Sekunden beschleunigt der 219 von 0 auf 100 km/std., und auf jeder Steigung geben Ihnen seine 85 PS mehr Kraft als Sie brauchen.

Typ 219

Sechszylinder-Kurzhubmotor
Höchstgeschwindigkeit
ca. 148 km/std.
52% Bergsteigefähigkeit
9,8 Ltr. Normverbrauch
Turbobremsen
Preis ab Werk: DM 10 500.–

MERCEDES-BENZ

Ihr guter Stern auf allen Straßen

Herausgeber: Paul Pietsch · Ernst Dietrich-Troeltsch † · A. G. Vogel (VEREINIGTE MOTORVERLAGE GmbH.) · Chefredakteur Heinz-Ulrich Wieselmann · Redaktion Werner Oswald · Werner Buck · Ulrich Sempert · Reinhard Seiffert · Günter Molter (Sport) · Italien: Corrado Millanta, Mailand · England: Gordon Wilkins, London · Frankreich: Jean Bernardet, Paris; Bernard Cahier, Paris · USA: H. G. Schwarz, Los Angeles; Frank Munro, Detroit · VEREINIGTE MOTOR-VERLAGE GmbH., Stuttgart, Paulinenstraße 44, Ruf 6 71 40 / 49, Fernschreiber: Telex 072 /2036 Stuttgart.

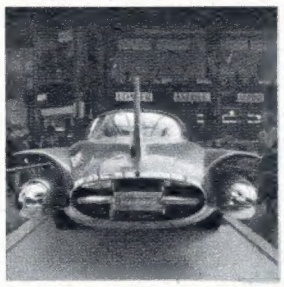
das AUTO
MOTOR UND SPORT

DAS MOTOR-FACHBLATT FÜR ALLE

10. NOVEMBER 1956
33. JAHRGANG
23

INHALT

Briefe an die Redaktion . S. 2
Steuer, Recht, Versicherung S. 6
Kleiner Umweg über USA S. 10
Ganz kurz . . . . . S. 10
Die Verantwortlichen . . S. 11
Frankfurter Autobahnkreuz S. 13
Chevrolet 1957 . . . . . S. 14
. . . mit „Ramjet"-Benzineinspritzung . . S. 15
Ford fährt Rekorde . . . S. 16
Neue Wege der Verkehrslenkung: Fernsehkameras über Großstadtkreuzungen . S. 18
Weiß man denn, mit wem man fährt? . . S. 19
Americana . . . . . S. 19
Glück und Elend des Eigenbaues . . . S. 20
Zubehör im Examen (Vierte Folge) . . . . S. 22
Waren Sie schon einmal im Hunsrück? . . . . S. 24
Für Ihr Reise-Merkbuch . S. 25
Was kostet dich dein Auto? S. 26
Runde um Runde . . . . S. 30
Blecherne Götter . . . S. 32
Medizinische Pseudowissenschaften . S. 34
Symptom „Overdrive" . . S. 36
Versicherungen revidieren statt erhöhen! . . . . S. 38
Was wir brauchen, sind Verkehrsgerichte! . S. 40
Durchleuchtete Reifen . . S. 44
Automatische Toröffnung durch Induktion . . . S. 44
Die zugefrorene Windschutzscheibe . . S. 45
Goliath 1957, Lloyd 1957 . S. 47
Neue Bücher . . . . . S. 49
Die letzte Seite . . . . S. 52



Unser Titelbild:
Heckansicht des Firebird II von General Motors – ein 4sitziger Turbinenwagen mit Wärmeaustauscher, Luftfederung, Scheibenbremsen und unabhängiger Radaufhängung. Foto: Wieselmann

Besser zu übersehen

ist der Straßenverkehr aus der Vogelschau. Von der Straßenebene aus ist es nicht möglich, die Verkehrsbewegung eines umfangreichen großstädtischen Verkehrsknotenpunktes genau zu kontrollieren. Darum sollen in Zukunft Fernsehkameras die Verkehrslenkung unterstützen. Unser Bild zeigt den Plärrer in Nürnberg, wo eine Versuchsanlage aufgebaut wurde. Wir berichten darüber auf Seite 18. Foto: Seiffert

Kleiner Umweg über USA

„Achtung! Sperrfrist bis Montag, den 12. November für echte Morgenblätter! Die Daimler-Benz AG, aus deren Bauprogramm seit Jahrzehnten der Sportwagen nicht wegzudenken ist, hat in aller Stille, basierend auf den vielfältigen Erfahrungen aus ihrer erfolgreichen Rennbeteiligung, einen neuen Sportwagen entwickelt, der die Nachfolge des berühmten 300 SL antreten wird: den 300 SLS. Als zweisitziges Cabriolet mit völlig versenkbarem Dach und normalen Türen ermöglicht dies neue Sportmodell einen bequemen Einstieg und ist für schnelles Reisen ebenso wie für den abendlichen Theaterbesuch geeignet. Nicht nur in seiner äußeren Form, sondern auch in seinem technischen Aufbau geht der SLS auf den Weltmeisterschafts-Rennsportwagen SLR zurück, von dem wesentliche Bauelemente wie Radaufhängung, Hinterachse und Bremsen übernommen wurden. In der Konstruktion moderner Hochleistungs-Sportwagen, die gleichzeitig als bequeme Reisefahrzeuge zu verwenden sind, stellt das neue Modell SLS einen internationalen Höhepunkt dar. (Bilder auf Anforderung von der Presseabteilung)."

Dies Presse-Communiqué aus Untertürkheim hat uns nie erreicht. Es konnte uns auch nicht erreichen, weil es niemals herausgegangen ist. Vielmehr wurde uns noch Anfang Oktober auf dem Pariser Salon von dazu zweifellos Berufenen aus dem Hause Daimler-Benz versichert, es deute die Tatsache, daß der 300 SL nicht mehr ausgestellt sei, keineswegs darauf hin, daß er etwa durch ein neues Modell ersetzt werde. Zum gleichen Zeitpunkt war in Springfield, Ohio, die Millionen-Auflage der neuen COLLIER'S-Ausgabe ausgedruckt, die einen großaufgemachten Vierfarben-Vierseiter enthielt: The secret SLS — an exclusive picture report on one of the hottest European sports cars ever built. Mit Bildern dieses streng geheim gehaltenen Wagens auf dem Stilfser Joch, in Italien, aber auch aus der Daimler-Benz-Entwurfsabteilung. Zusammen mit dem neuen SLS ließen sich von dem ausgezeichneten amerikanischen Fotografen Douglas Duncan Generaldirektor Dr. Könecke ebenso wie Chefingenieur Prof. Dr. Nallinger aufnehmen — eine ganz offizielle Angelegenheit also. Die deutsche Presse, bis auf wenige Ausnahmen daran gewöhnt, nur das zu bringen, was sie bringen „darf", verhielt sich still. Wenn die Daimler-Benz AG — so überlegte man sich — den hinreißenden neuen SLS nur durch die Millionen-Auflage von COLLIER'S publik machen will, wird sie ihre Gründe dafür haben. Man muß sie achten.

Wir machen unsere Zeitschrift nur eine Viertelstunde weit weg von den traditionsbeladenen Werkshallen der Daimler-Benz, und unsere Leser können mit Recht erwarten, daß wir gerade im Hinblick auf sie besonders gut informiert sind. Als wir den SLS an einem Sonntag im vergangenen Winter zum ersten Male in einer Straße Stuttgarts stehen sahen, glaubten wir, fair zu handeln, als wir von dieser interessanten Begegnung keinen publizistischen Gebrauch machten. Ob wir auch richtig handelten, möchten wir jetzt allerdings bezweifeln, um so mehr, als die auf unsere Bitte hin erfolgten Versuche der Presseabteilung, uns nach der erfolgten amerikanischen Veröffentlichung Fotos und Einzelheiten des Wagens zur Verfügung zu stellen, von den zuständigen Stellen der Daimler-Benz AG abgelehnt wurden.

Merkwürdig — aber so merkwürdig wieder auch nicht. Als wir seinerzeit vor dem offiziellen Erscheinen des 190 SL ein Bild dieses neuen Wagens veröffentlichten, verwunderte man sich darob in Untertürkheim. Aber nichts war daran wunderbar: in USA war dieser hier streng geheim gehaltene Typ längst bekannt, und auf dem kleinen Umweg über USA hatte uns in Stuttgart das Bild des neuen Stuttgarter Modells erreicht.

H. U. W.

Ganz kurz

DKW hat ziemlich stille

seinen 3=6 ein wenig überarbeitet. Statt der bisherigen Querrippen im Kühlergrill erkennt man das Modell 1957 an einem Wabengitter. Die Motorleistung wurde auf 40 PS erhöht und, was uns am interessantesten erscheint, das Mischungsverhältnis auf 1:40 neu festgesetzt.

Aus dem BMW-Vorstand

ist Direktor F. Fiedler ausgeschieden, er bleibt jedoch weiterhin Leiter der Entwicklungs- und Versuchsabteilung für Kraftfahrzeuge. Mit Direktor Rudolf Schleicher der bereits vor dem Krieg in der BMW-Entwicklungsabteilung gearbeitet hat, wurde ein Vertrag über freie Mitarbeit geschlossen.

Die Preise erhöhen

will das Kraftfahrzeughandwerk, um sich den Lohnerhöhungen der letzten Jahre anzupassen. Diese Maßnahme bezeichnete der Vorsitzende des Zentralverbandes des deutschen Kraftfahrzeughandwerks auf einer Tagung in Berlin als notwendig.

Nach Gesichtspunkten der Sicherheit

und der Gesundheit der Fahrer will eine Arbeitsgemeinschaft die Kraftfahrzeug-Innenräume, insbesondere der Fahrerhäuser, gestalten, die in Hannover von Fachleuten der Wissenschaft und Praxis sowie von Vertretern der Unfallversicherungsträger der Berufsgenossenschaften, der Hochschulen, der Bundespost, des VOV und des Verbandes kommunaler Fuhrparkbetriebe gebildet wurde. Mit der Federführung und Koordinierung dieser Arbeiten wurde Oberbaurat Dipl.-Ing. Tope, Leiter des Städtischen Fuhramtes in Hannover, beauftragt.

Stahllamellen-Ölabstreifringe

ermöglichen eine preiswerte Zwischenüberholung bei solchen Motoren, deren Zylinder und Kolben einen normalen Verschleiß aufweisen, wogegen die übrigen Triebwerksteile noch einen verhältnismäßig einwandfreien Zustand zeigen. In Amerika hatte man damit seit langem gute Erfahrungen gemacht, doch in Europa wurden diese Kolbenringe von sehr vielen Fachleuten noch bis vor kurzer Zeit wenig günstig beurteilt. Nachdem aber vor etwa einem Jahr die Goetze-Paßformringe auf den Markt kamen, wurde die damit gegebene Reparaturmöglichkeit auch bei uns gewissermaßen salonfähig. Nun hat die Alfred Teves KG mit den Ate-Duaflex-Ringsätzen ebenfalls die Lieferung von Stahllamellen-Ölabstreifringen aufgenommen.

Jubiläumszahlen

Hermann Goetze, Vorstandsmitglied und technischer Direktor der Goetzewerke Friedrich Goetze AG. in Burscheid, 70. Geburtstag.

10 000 VW-Karmann-Ghia.

308 000 Besucher

wurden auf der IFMA gezählt. Bei der IFMA 1953 waren es über 350 000. Die Ausstellungsleitung ist mit dem Ergebnis zufrieden.

Ministerialrat Dr. Linder

übernimmt als Nachfolger des verstorbenen MinisterialdirigentenStraulino die Leitung der Abteilung Straßenverkehr im Bundesverkehrsministerium. Dr. Linder ist 42 Jahre alt, kommt aus dem württembergischen Staatsdienst und war bisher Geschäftsführer des Wirtschafts- und Verkehrsausschusses im Bundesrat.

Ein Unfallarzt

fährt derzeit in einem Streifenwagen der Hamburger Verkehrspolizei probeweise bei Einsatzpatrouillen mit. Die Hamburger Polizei will durch dieses Experiment feststellen, ob auf diese Weise bei Verkehrsunfällen schnelle ärztliche Hilfe herangeführt werden kann.

Einen Lastwagenbesitzer

verurteilte das Stuttgarter Landgericht zu 1 Jahr Gefängnis und zwei Jahren Führerscheinentzug, weil dessen Fahrzeug wegen mangelhafter Bremsen einen tödlichen Unfall verursacht hatte. Der Fahrer des Unglücksfahrzeugs wurde zu 8 Monaten Gefängnis verurteilt.

Fahrerflucht

beging ein dreijähriger Junge, der in Otterndorf/Unterelbe eine Radfahrerin mit seinem Roller so schwer angefahren hatte, daß sie ins Krankenhaus gebracht werden mußte.

Gegen Reparatur-Folgeschäden,

die aus Bearbeitungsfehlern entstanden sind, versichert neuerdings die Nationale Allgemeine Versicherungs AG. Die mangelhafte Arbeit selbst bleibt allerdings unversichert.

1050 schienengleiche Bahnübergänge

wurden seit der Währungsreform im Bundesgebiet beseitigt. An 1600 Übergängen wurde die Übersicht verbessert, 800 wurden mit Schranken mit Wechselsprechanlagen ausgestattet und 500 mit modernen Blinklichtanlagen versehen. Trotzdem ereigneten sich 1955 noch 757 Unfälle an Bahnübergängen mit 129 Toten und 457 Verletzten. Nach einer Mitteilung der Gewerkschaft der Eisenbahner Deutschlands ist für 8% dieser Unfälle das Personal der Bundesbahn verantwortlich zu machen, während 90% auf das Schuldkonto der Verkehrsteilnehmer gingen. (Das ist die alte Platte der Buba.)

Auch Hannover

führte Rechts-vor-Links-Verkehr ein. 536 Verkehrsschilder verschwinden damit aus dem Stadtbild.

Prof. Dr. Dr. Hofmann

der Erfinder des synthetischen Kautschuks, verstarb kurz vor Vollendung seines 90. Lebensjahres in Hannover. Prof. Hofmann sollte in den 30er Jahren für seine Erfindung den Nobelpreis erhalten, konnte ihn aber infolge des damals von Hitler erlassenen Verbots für deutsche Staatsbürger nicht annehmen.

Eine neue Straßenverkehrsordnung

soll in der DDR ab 1. Januar 1957 eingeführt werden. Die Höchstgeschwindigkeiten werden in Ortschaften auf 50 km/st heraufgesetzt, auf Schnellstraßen in Ortschaften auf 60 km/st. Außerhalb geschlossener Ortschaften gelten 90 km/st für Pkw und Motorräder und 60 km/st für alle andern Fahrzeuge, auf Autobahnen für Pkw und Motorräder 100 km/st und für alle übrigen Fahrzeuge 80 km/st. Außerdem wurde u. a. die Vorfahrtberechtigung der Straßenbahn aufgehoben, Ausnahmen müssen künftig durch ein besonderes Zeichen gekennzeichnet werden. Die Führerscheinklassen wurden von vier auf fünf erhöht.

Rekord-Unfallzahlen

gab es beim diesjährigen Verkehrssicherheitstag in Holland.

1,45 Milliarden DM Gewinne

haben die westdeutschen Aktiengesellschaften im Geschäftsjahr 1955 ausgewiesen. Davon hat der Staat 852 Millionen DM, also 59%, in Form von Steuern für sich kassiert!

Fusionen im französischen Lkw-Bau

Die aus dem Zusammenschluß der Lastwagen-Fabriken der Firmen Somua, Latil und Renault vor etwa einem Jahr entstandene SAVIEM übernimmt jetzt auch die Firmen Floirat und Isobloc

Als Geschäftsschädigung

sieht die britische Automobilindustrie eine Fernsehsendung der BBC an. Eine Anzahl zufällig aus dem Publikum herausgesuchter Personen kritisierte die Konstruktion und Ausstattung der britischen Wagen. Viele erklärten, sie zögen deutsche und italienische Fahrzeuge vor. Der britische Automobilverband hat zunächst scharfen Protest bei der BBC eingelegt.

Die Verantwortlichen

Vor ungefähr sechs Wochen fand in Essen eine Tagung der ADAC-Juristen statt, bei der Ministerialrat Dr. Booß, Bonn, ein ausführliches Referat zur Problematik der Verkehrsgesetzgebung hielt. Zwar ist dieses Referat in seiner Gesamtheit hier nicht von Bedeutung, um so wichtiger erscheint aber im vorliegenden Zusammenhang dessen Schlußabsatz, zumal man wohl voraussetzen darf, daß die Äußerung von Ministerialrat Dr. Booß die offizielle Meinung des Bundesverkehrsministeriums darstellt. Dr. Booß sagte:

„Unzweifelhaft hängt die Schwere der Folgen eines Unfalles von der kinetischen Energie ab. Sie ist ein physikalisches Prinzip, das wir Juristen nicht, ebensowenig wie die Ingenieure, außer Kraft setzen können. Und danach bestimmt sich die Unfallfolge durch die Aufprallwucht, die durch die Masse und die Geschwindigkeit repräsentiert wird. Da nun die Unfallfolgen schwerer werden, wenn die Geschwindigkeit höher ist, so glaube ich, daß wir irgendeine Geschwindigkeitsgrenze, über die wir noch sprechen müssen, auch für Personenkraftfahrzeuge festlegen müssen. Die Maßnahme mag vielleicht nur beschränkten Erfolg haben, ich weiß, daß es viele Argumente dagegen gibt, aber wenn wir durch sie nur hundert Menschen das Leben retten — wir haben zwölf- bis dreizehntausend Tote im Jahr — oder wenn wir nur fünfzig Menschen das Leben retten, dann haben wir recht gehandelt. Ich glaube also, der ADAC, gegen dessen Votum wir nur sehr ungern Gesetzesvorlagen machen, soll im Schoße seiner Experten diese Frage noch einmal prüfen."

Es wäre nun verfehlt, aus dieser Rechnung dem Dr. Booß selbst einen Vorwurf zu machen. Wir wissen, daß Dr. Booß bei anderer Gelegenheit erklärt hat, er sei davon überzeugt, daß der § 9 der Straßenverkehrsordnung ausreiche. Er muß wohl im vorliegenden Fall einem dienstlichen Befehl gehorchen und Ansichten vertreten, die nicht die seinen sind.

Worin liegt nun der sachliche Fehler?

Die Behauptung, die Schwere der Unfallfolgen stiege im Quadrat der Geschwindigkeit, ist unbezweifelbar richtig, sowohl hinsichtlich des Sachwie auch hinsichtlich des Personenschadens. Wer aus zehn Meter Höhe herunterfällt, wird nicht ganz so zerschlagen sein wie jemand, der aus fünfzig Meter Höhe herunterfällt. (Die relativen Geschwindigkeiten sind 50 km/st beziehungsweise 110 km/st). Bis zu diesem Punkt stimmt die Logik in der Tat, nur beginnt sich hier bereits auch eine andere Erscheinung auszuwirken, die etwa so in Worte zu kleiden wäre: Wenn jemand schon tot ist, dann kann er beim besten Willen nicht noch toter werden. Man hätte sich also darum zu kümmern, wie dies auch Dr. Booß schon andeutete, ob es überhaupt eine Geschwindigkeit gibt, von der man sagen kann, sie sei noch nicht lebensgefährlich.

Man weiß, daß es beispielsweise für elektrische Stromnetze Spannungen gibt, bei denen ein Berühren nur unter ganz bestimmten und äußerst seltenen Umständen tödlich wirkt, genauso wäre auch wohl eine Geschwindigkeit denkbar, bei der nur unter ganz besonders ungünstigen Umständen Unfälle mit Todesfolge möglich sind. Bei den elektrischen Spannungen weiß man, daß die Grenze bei ungefähr 40 Volt liegt, man hat sich infolgedessen daran gewöhnt, die aus wirtschaftlichen Gründen notwendigen 220 bzw. 380 Volt lieber so zu verpacken, daß schon ein ganz besonderes Maß von Dummheit dazugehört, durch Berühren tödlich zu verunglücken. Nun wäre noch festzustellen, ob und wo es eine ähnliche Grenze für Fahrgeschwindigkeiten gibt, die einen Analogieschluß zuläßt.

Richten wir die Frage zuerst an die Praktiker, also an die Leute, die mit der Feststellung von Unfalltatbeständen von Berufs wegen zu tun haben. Natürlich wissen diese Leute von Unfällen, die sich bei ausgesprochen hohen Geschwindigkeiten ereignet haben, also etwa über 80 km/st bis hinauf zu 150 km/st, und natürlich haben solche Hochgeschwindigkeitsunfälle zuweilen verheerende Folgen, die durchaus den im Spiel befindlichen Energien entsprechen. Jeder Unfallsachverständige weiß aber auch von mindestens ebensovielen Hochgeschwindigkeitsunfällen zu erzählen, deren Folgen erstaunlich geringfügig waren, also in keinem Verhältnis zu der gefahrenen Geschwindigkeit standen. Viel wichtiger ist aber, daß *jeder* Unfallsachverständige ohne weiteres bestätigen wird, daß die überwiegende Großzahl gerade schwerster Unfallfolgen in Geschwindigkeitsbereichen zwischen 40 und 70 km/st liegt.

Leider ist man dabei vorläufig noch auf den persönlichen Eindruck, also die Schätzung dieser Sachverständigen, angewiesen, denn gerade hier ist in der vielbewährten Weisheit der Verkehrsbehörden ein erhebliches Loch festzustellen.

Es gibt zwar ein für die ganze Bundesrepublik verbindliches statistisches Unfallmeldeblatt, in dem viele Vermerke über Art, Ursache und Umfang jedes Unfalles zu machen sind. (Soweit ich mich erinnern kann, sind das rund 200 Fragen.) Natürlich befindet sich darin auch eine Rubrik für Unfälle infolge überhöhter Geschwindigkeit; auf dem ganzen großen Meldebogen fehlt aber die überhaupt wichtigste Frage, nämlich die Frage nach der beim Unfall nun wirklich *gefahrenen* Geschwindigkeit! Man sieht wieder einmal, daß schlichter Fleiß nicht genügt, zuweilen brauchte man eben auch noch Kopf, mindestens aber Fachwissen, um ein Formular richtig entwerfen zu können.

Man braucht aber deswegen noch nicht zu verzweifeln, es gibt da noch einen anderen Mann, auch einen Behördenmann, nämlich den Staatsanwalt Dr. Lehmann, Tübingen, dem sich auch die Frage aufdrängte, bei *welchen* Geschwindigkeiten denn nun tatsächlich Unfälle gebaut werden. Weil keine derzeit vorhandene offizielle Statistik darüber Aufschluß gibt, mußte Lehmann seine eigene Statistik aufmachen. Er fischte wahllos in seinem Amtsbereich einen Haufen erledigter Unfallakten zusammen und stellte aus diesen die Geschwindigkeiten fest, bei denen die betreffenden Unfälle erfolgt waren. Das Ergebnis dieser Auszählung zeigen unsere beiden Graphiken, aus denen ja nun wohl zur Genüge hervorgeht, in welchem Geschwindigkeitsbereich die Großzahl aller Unfälle liegt.

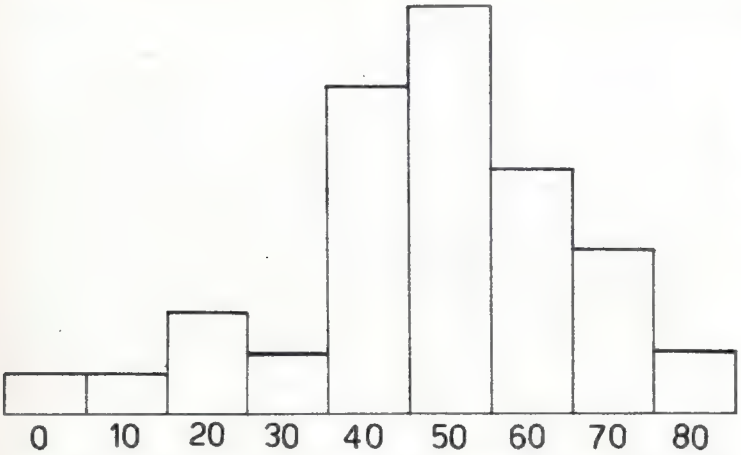
Es wäre nun verfehlt zu sagen, daß die Zahl der Unfälle mit Todesfolge genau proportional mit der von Lehmann festgestellten Unfallhäufigkeit verliefe. Man wird ohne weiteres erwarten, daß sich die Unfälle mit Todesfolge am oberen Ende der Geschwindigkeitsskala konzentrieren. Eines aber wird man wohl vorwegnehmen dürfen: Selbst wenn man eine Konzentration am oberen Ende der Geschwindigkeitsskala annimmt, liegt dieses obere Ende doch überraschend niedrig.

Wenn man also eine „sichere" Geschwindigkeit angeben wollte, dann ist zu erwarten, daß diese Geschwindigkeit so niedrig liegen müßte, daß von einer einwandfreien Verkehrsabwicklung nicht mehr gesprochen werden kann. Zunächst also dürfte es jetzt notwendig sein, das Verfahren von Dr. Lehmann so weit fortzusetzen, daß es wirklich als repräsentativ angesprochen werden kann. Man hätte dann also mindestens 1000 Verkehrsunfälle mit Todesfolge heranzuziehen, sagen wir einmal 500 auf offener Strecke, 500 in Stadtgebieten, und auszuzählen, bei welchen Geschwindigkeiten diese Unfälle geschehen sind. Vor allem hätte man auch festzustellen, ob bei diesen Unfällen die mehr oder weniger hohe Geschwindigkeit tatsächlich *dominierender* Unfallfaktor war.

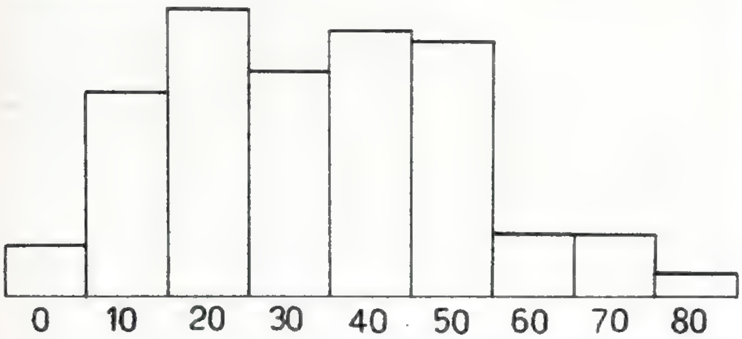
Man kann mit Fug und Recht sagen, daß es bis heute noch keineswegs erwiesen ist, ob es überhaupt so etwas wie „sichere" Geschwindigkeiten gibt, mindestens liegen diese „sicheren" Geschwindigkeiten für den praktischen Bedarf so unbrauchbar niedrig wie etwa die sicheren Spannungen in Stromnetzen.

Nun aber zu dem, was man als Perfidie bezeichnen muß: Aus der unbewiesenen These heraus, es gäbe überhaupt eine sichere Geschwindigkeit, wird der Anspruch hergeleitet, eine Geschwindigkeitsbegrenzung sei genügend gerechtfertigt, wenn es damit gelänge, auch nur 50 Menschen das Leben zu retten. Gerade diese Unterstellung ist schlechthin perfide, sie enthält die Behauptung, es käme jedem, der aus guten Gründen Gegner einer Geschwindigkeitsbeschränkung ist, nicht auf 50 Menschenleben an. Man wird die Leute, die solche Theorien vertreten, zweckmäßig fragen, ob sie sich jemals Gedanken darüber gemacht haben, womit diese 50 zu rettenden Menschenleben bezahlt werden. Wir wagen hier die Behauptung, daß mit einer Geschwindigkeitsbeschränkung zweifellos 50 Menschenleben zu retten sein werden, daß diese aber mit mindestens 2000 weiteren Menschenleben bezahlt werden müssen, weil eine Geschwindigkeitsbeschränkung erst eine so große Zahl neuer Unfallmöglichkeiten schafft, daß darüber wenigstens 2000 andere Menschenleben zugrunde gehen. Man bewahrt also 50 Menschen davor, sich mit 100 km/st den Schädel einzurennen, dafür schafft man aber die Voraussetzung, daß 2000 Menschen oder wie viele es sonst sein mögen, bei 40 oder 60 oder 80 km/st sich entweder selber den Schädel einrennen oder überwalzt werden.

Natürlich kann ich diese meine These nicht auf Anhieb beweisen, für den Praktiker aber, der sich im Verkehr auch nur einigermaßen auskennt,



So verteilten sich 50 Unfälle außerhalb geschlossener Ortschaften auf die verschiedenen Geschwindigkeitsbereiche.



Innerhalb geschlossener Ortschaften – hier wurden 100 Unfälle analysiert – sieht das Bild etwas anders aus, allerdings vor allem anders, als es sich die Geschwindigkeitsbegrenzer vorstellen.

steht sie außer Frage. Womit wir wieder einmal bei der Frage des praktischen Urteilsvermögens angelangt sind, die am besten so in Worten zu präzisieren wäre: Wie weit sind die Leute, die bei uns in Wort und Schrift als Prediger der Geschwindigkeitsbeschränkung auftreten, als Verkehrsfachleute anzusprechen?

Hier sieht es sehr trübe aus: der Ministerialdirektor vom Württembergisch-Badischen Innenministerium, ein besonders eifriger Verfechter neuer Geschwindigkeitsbeschränkungen, Dr. Fetzer, gibt ohne weiteres zu, seit Kriegsende kein Steuerrad mehr in der Hand gehabt zu haben. Der Vorsitzende des Verkehrsausschusses des Bundestages, der CDU-Abgeordnete Rümmele, der ebenfalls besonders erbittert auf eine Geschwindigkeitsbeschränkung zusteuert, fährt selbst überhaupt nicht, ist aber von seinem Fahrer mit seinem Mercedes 180 schon einmal herausgefeuert worden, und wir wissen alle, wie leicht so etwas als Trauma nachwirkt. Unsern Lesern ebenfalls bekannt ist der Staatssekretär Leo Brandt, Düsseldorf. Er wurde von seinem Fahrer vor fünf Jahren gegen einen Baum gefahren, wobei Brandt infolge einer Kopfverletzung für ein halbes Jahr arbeitsunfähig war. Die Aufzählung ließe sich beliebig fortsetzen, es scheint nun einmal in Deutschland keinen Geschwindigkeitsprohibitionisten zu geben, der selbst auch nur das wäre, was man einen durchschnittlichen Fahrer zu nennen pflegt. Man wird beispielsweise auch einem älteren Herrn ohne weiteres nachfühlen können, daß er 40 oder 80 km/st für erstrebenswerte Geschwindigkeitsgrenzen hält, und das ist auch sehr vernünftig, sofern er sich seiner persönlichen und absolut ehrbaren Unzulänglichkeit bewußt ist und diese nicht etwa verallgemeinert.

Hier begegnen wir erstmals einer Erscheinung, die seit zwei oder drei Dutzend Jahren auf allen anderen Lebensgebieten gang und gäbe ist, aber in der Verkehrspolitik noch weitgehend unbekannt blieb: man weiß, daß besonderer prohibitionistischer Eifer auf irgendeinem Lebensgebiet in den meisten Fällen nichts weiter ist als Überkompensation eines eigenen persönlichen Mangels. Es ist doch bekannt, daß beispielsweise fanatische Alkoholgegner gerade gegenüber den Versuchungen des Alkohols persönlich labil sind. (Kleine Bemerkung: Prof. Dr. H. Elbel, von dem das fundamentale Buch über die „Wissenschaftlichen Grundlagen der Beurteilung von Blutalkoholbefunden bei Straßendelikten" stammt, ist erst unlängst selbst mit über 1,8‰ hinter dem Steuer seines Wagens angetroffen worden!)

Wir werden nicht darum herumkommen, auch auf dem Gebiet der Verkehrspolitik Leute, die irgendwelche Tricks benutzen oder die da eifrig predigen, ohne hieb- und stichfestes Material vorweisen zu können, einmal auf ihre Persönlichkeitswerte hin zu untersuchen, uns also um deren verborgene Motive zu kümmern. Man wird es dann wohl noch zu den Fällen guten Willens zählen, wenn Leute wie Brandt oder Rümmele nur unter dem verständlichen Einfluß eines Unfall-Traumas handeln, nur allzuoft wird man dabei aber auch Fälle finden, in denen gerade sehr hochgestellte Beamte, sogar Universitätslehrer, sich von dem sehr überheblichen Grundsatz leiten lassen: wenn ich selbst etwas aus irgendwelchem Grunde nicht kann oder nicht mehr kann, dann ist es schlechterdings unvorstellbar, daß ein anderer hierzu in der Lage ist. Man muß auch in der Verkehrspolitik dahin kommen, daß Prohibitionismus in jeder Form zunächst einmal persönlich verdächtig macht, denn es gelten hier dieselben psychologischen Gesetze wie sonst im Leben auch. Überhaupt ist es erstaunlich, was bei uns alles unter der Flagge der Wissenschaftlichkeit zu segeln vermag: so brachte zum Beispiel in einem Gutachten Professor Graßmann (Lehrstuhl für Fahrdynamik und Verkehrsstatistik an der Technischen Hochschule Aachen) folgenden Satz zustande: „Man muß erreichen, daß die Geschwindigkeit bei Unfällen herabgesetzt wird. Es kann nicht darum gehen, die höheren Fahrgeschwindigkeiten einfach zu untersagen, denn dadurch würde man nach einer bekannten Redensart das Kind mit dem Bade ausschütten." Der Herr Professor ist also gar nicht gegen die hohen Fahrgeschwindigkeiten, er ist bloß gegen die hohe Geschwindigkeit *bei Unfällen*. So weit war aber auch schon einmal ein Dorfbürgermeister, der das Spritzenhaus in unmittelbarer Nähe der Brandstelle bauen lassen wollte. Zu solcher Erkenntnis hätte es eigentlich eines Universitätsprofessors nicht bedurft.

Zu diesem so hochwissenschaftlichen Spritzenhausbefund läßt sich noch einiges sagen: er ist Teil eines mit DM 10 000.— honorierten Forschungsauftrages, den Professor Brandt zusammen mit drei anderen ebensohoch dotierten Aufträgen an andere Wissenschaftler erteilte. Alle diese Professoren bzw. Wissenschaftler sind entweder selbst oder mit ihren Instituten vom Wohlwollen von Prof. Brandt abhängig — keiner war aber in der Lage, bündigere Schlüsse oder gar zwingendere Beweise zu bieten als Prof. Graßmann. (Wissenschaftler außerhalb des finanziellen und verwaltungsmäßigen Machtbereiches von Prof. Brandt lehnten die Übernahme seiner Forschungsaufträge überhaupt ab.)

Es empfiehlt sich vielleicht ein Blick über die Grenzen der Bundes-

Le conseil scientifique de la circulation qui vient d'être créé s'est réuni pour la première fois hier, à 15 h. 30. Cette séance inaugurale avait lieu salle Edmond Dubent à la préfecture de police. Le conseil a la charge de procéder à la recherche, à l'étude et à l'exploitation de tous les moyens scientifiques à mettre en œuvre pour améliorer les conditions du trafic et de la circulation dans la région parisienne. Le conseil est composé de dix membres. Il est présidé par le préfet de police ou en son absence par M. Rogues, secrétaire général, où M. Gandouin, directeur adjoint du cabinet.

Nous avons demandé aux membres du conseil s'ils avaient leur permis de conduire et combien de kilomètres ils avaient parcourus à ce jour, au volant de leur voiture.

Voici leurs réponses :

1 M. Roger GENEBRIER, préfet de police, permis depuis le [illegible] juillet 1919 . 800 000 kilomètres.

2 M. ROGUES, secrétaire général de la préfecture de police, permis depuis le 20-6-1929 . 600 000 kilomètres.

3 M. DEVRAIGNE, représentant le Conseil général, [illegible]

4 M. ROCHES, directeur général de la police municipale, permis depuis le 31-7-1928 . 750 000 kilomètres.

5 M. EL KOUBY, représentant le directeur des routes et de la circulation routière au ministère des Travaux publics. Permis depuis mars 1940 . 400 000 kilomètres.

6 M. THIEBAULT, ingénieur en chef des services techniques, permis depuis le 22-2-1944 . 250 000 kilomètres.

7 M. ROUILLERAT, voirie parisienne, permis depuis le 7 février 1927 . 900 000 kilomètres.

8 M. WEILL, représentant le conseil municipal, permis [illegible] dix ans sans permis et sans ennuis [illegible]

9 M. GANDOUIN, directeur adjoint du cabinet du préfet, permis depuis le 11-10-1938 . 550 000 kilomètres.

10 M. PELLEVOIZIN, [illegible]

11 M. BOURLON, directeur de la circulation, permis depuis 1930 . 700 000 kilomètres.

12 M. LAPEBIE [illegible] depuis le [illegible]

13 M. VANNEUFVILLE, [illegible] vices techniques, permis [illegible]

Les autres personnes qui entourent le préfet sont des techniciens dont le conseil sollicite les avis.

Die Verantwortlichen in Frankreich

In einer Pariser Zeitung fanden wir dieses Bild des neu gebildeten französischen verkehrswissenschaftlichen Sicherheitsrates. Es werden darauf dessen 13 Mitglieder nicht nur mit ihrem Namen und der Dienststellung, die sie bekleiden, aufgeführt, sondern interessanterweise auch das Datum, an dem sie ihren Führerschein erworben haben, und die Kilometerzahl, die sie selbst seither am Steuer eines Wagens zurücklegten. Diese Angaben erscheinen uns besonders interessant, und wir nennen sie nachstehend:

	Fährt seit	km bis heute
1.	1919	800 000
2.	1929	600 000
3.	1922	500 000
4.	1928	750 000
5.	1940	400 000
6.	1944	250 000
7.	1927	900 000
8.	1936	450 000
9.	1938	550 000
10.	1929	1 200 000
11.	1930	700 000
12.	1926	1 000 000
13.	1921	400 000

Es ist kaum anzunehmen, daß jene einflußreichen Leute, die sich bei uns für die Wiedereinführung von Geschwindigkeitsbegrenzungen so lebhaft einsetzen, besonderen Wert darauf legen, ebenfalls, zusammen mit ihrem Konterfei, entsprechende Angaben in der Presse veröffentlicht zu sehen.

republik hinaus, wie man eigentlich dort vorzugehen pflegt: In Frankreich konstituierte sich erst unlängst der Conseil scientifique de la circulation, wörtlich übersetzt also ein verkehrswissenschaftlicher Rat. Dieser Rat setzt sich aus 13 Mitgliedern zusammen, teils Polizeichefs, teils Chefs von Organisationen, ähnlich unseren TÜVs, teils höhere Verwaltungsbeamte. Es ist interessant, deren persönliche Fahrpraxis zu kennen: wir bringen hier die Übersicht, wann die Mitglieder dieses wissenschaftlichen Rates ihre Führerscheine erworben haben und wieviel Kilometer diese Herren inzwischen zurückgelegt haben, wohlgemerkt *selbst* am Steuer eines Fahrzeuges, also nicht von Chauffeuren dahinbewegt.

Noch ein Streiflicht: als diese „großen Tiere" des französischen Sicherheitsrates anfingen, ihre Kilometer zu sammeln, waren sie noch gar keine großen, sondern ganz kleine Tiere, Regierungsräte und so ähnlich. Männer in vergleichbaren deutschen Positionen werden aber von ihrer vorgesetzten Behörde ganz anders eingeschätzt — von denen setzt man ein solches Maß Ungeschick und Beschränktheit voraus, daß man sie gar nicht selber fahren läßt, sie dürfen nur mit Chauffeur fahren, und zwar gilt das unseres Wissens z. B. für alle Länderministerien.

In Köln gibt es ein medizinisch-psychologisches Institut für Verkehrs- und Betriebssicherheit. Leiter ist Dr. Wilhelm Lejeune, der den Mut besaß, von sich selbst offen zu erklären, er besäße zwar seit 26 Jahren einen Führerschein, habe ihn aber niemals benutzt. In kluger Erkenntnis sagt er sogar noch, er sei zum Fahren viel zu labil und sensibel und würde wahrscheinlich schon nach 25 km Autofahrt einen Unfall verursachen. Lejeune hat nun in den letzten vier Jahren eine Gruppe von 38 000 Hamburger Kraftfahrern beobachtet, weil das in Hamburg an Hand einer dort geführten Kartei möglich war. 81,5% dieser Kraftfahrer fuhren in diesen vier Jahren unfallfrei, 18,5% verursachten 9 833 Unfälle. Wiederum die Hälfte dieser Unfälle, genau 47,7%, wurden aber von nur 5% der 38 000 verursacht.

Dieser Befund von Lejeune deckt sich völlig zwangslos mit Auszählungen, die ebenfalls seit knapp vier Jahren in Frankfurt gemacht werden und bei denen sich genau dieselben Proportionen ergeben.

Damit ist der Fall doch eigentlich klar: warum nur finden sich Leute, die bereit sind, mit sehr umstrittener Wahrscheinlichkeit 50 Menschenleben zu retten, wobei mit einiger Sicherheit anzunehmen ist, daß die dafür vorgeschlagenen Mittel das Leben vermutlich 2 000 anderer Menschen kosten werden? Warum nur wählt man nicht das am meisten Erfolg versprechende Mittel, einfach Unfäller auszuschalten?

Die ohne weiteres und mit geringer Mühe mögliche Ausscheidung von Unfällern würde weit mehr als nur 50 Menschenleben retten, ohne daß diese Rettung mit neuen Risiken und neuen Unfallmöglichkeiten bezahlt werden müßte wie bei einer Geschwindigkeitsbeschränkung. Läßt die Tatsache, daß bis jetzt niemand diese Möglichkeit wahrnehmen will, nicht zwingend den Rückschluß zu, daß es allen Geschwindigkeitsprohibitionisten im Grunde genommen gar nicht auf einen sachlichen Erfolg ankommt, sondern vorwiegend auf die Abreaktion in der Primitivperson begründeter — also vorwiegend unbewußter — eigener Persönlichkeitsmängel? *C. H.*

Frankfurter Autobahnkreuz

Aufmerksamen Lesern ist es nicht entgangen, daß unser Luftbild im Heft 22 auf Seite 9 nicht das Frankfurter Kreuz darstellte. Hier ist der Agentur, von der wir das Bild erhielten, eine Verwechslung unterlaufen, auf die wir prompt hineingefallen sind. Wir zeigen noch einmal beide Kreuzungen im Bild: Unten das Frankfurter Kreuz, an der waldbestandenen Gegend leicht erkennbar. Links unser Bild aus dem vorigen Heft: Die nur wenige Kilometer vom Frankfurter Kreuz entfernte Kreuzung der Autobahn Köln—Frankfurt (von links unten nach rechts oben) mit der zum Rhein-Main-Schnellweg ausgebauten Bundesstraße 54 Frankfurt—Wiesbaden (von links oben nach rechts unten).

Das Bild zeigt oben den „Two-Ten"-Sport-Sedan, unten das Bel Air-Cabriolet. Für seine 20 verschiedenen Modelle und Karosserie-Ausführungen hat Chevrolet nicht weniger als 460 verschiedene Farbzusammenstellungen.

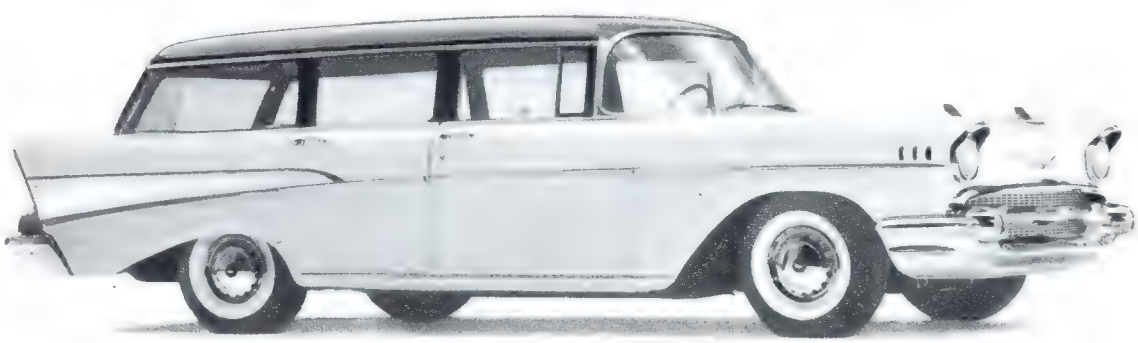
Chevrolet 1957 . . .

Ausgesprochene Hochleistungsmotoren mit Benzineinspritzung und eine neue automatische Kraftübertragung sind die Hauptmerkmale des Chevrolet 1957. Außerhalb Amerikas wird man sie allerdings vorderhand nicht kennenlernen, denn für den Export ist der Chevrolet 1957 ausschließlich mit Vergaser und Powerglide freigegeben.

Der neue Einspritzmotor, auf den Namen „Ramjet" getauft, basiert auf dem 56er-Corvette-V 8-Motor, wobei der Zylinderinhalt nunmehr 4637 ccm und die Verdichtung 10,5:1 beträgt. Daraus resultiert eine Leistung von 287 HP. Die Benzineinspritzung erfolgt kurz vor dem Einlaßventil direkt ins Ansaugrohr und die Hochdruck-Zahnradpumpe arbeitet mit etwa 140 atü. Außerdem ist eine vom Unterdruck im Ansaugrohr abhängige Füllungsregulierung vorhanden. Die Überfüllvorrichtung für den Kaltstart, die Leerlaufregulierung und ein elektrischer Chocke scheinen gute Voraussetzungen für die praktische Bewährung zu bieten.

Der Corvette-V 8-Vergaser-Motor von 4,6 Liter Zylinderinhalt wird in 3 Varianten von 248, 250 und 273 HP geliefert. Die unterschiedlichen Leistungen resultieren aus verschieden hoher Verdichtung sowie jeweils angepaßten Nockenwellen, Ventilzeiten und Ansaugrohren. Alle diese Motoren besitzen 2 Vierfach-Vergaser, dazu kommt für die mit synchronisiertem Dreiganggetriebe oder der Powerglide-Kraftübertragung ausgestatteten Modelle der 4,6 Liter 223 HP Super-Turbo-Fire-V 8-Motor mit einem Vierfach-Vergaser. Außerdem existiert noch eine 187 HP-Version des großen 4,6 Liter-V 8-Motors mit Doppelvergaser. Der 4,3 Liter-V8-Turbo-Fire-Motor (164 HP) und der 3859 ccm-Blue-Flame-Sechszylindermotor blieben unverändert.

Die neuentwickelte Turbo-Glide-Kraftübertragung ist ausschließlich für die großen V8-Modelle vorgesehen. Sie besteht aus einem dreistufigen Wandler mit verstellbaren Statorschaufeln und zwei Planetengetriebesätzen. Beim Anfahren ist die erste Wandlerstufe mit dem ersten Planetenradsatz zusammengeschaltet, bei abnehmendem Leistungsbedarf übernimmt die zweite Turbinenstufe mit dem zweiten Planetenradsatz die Kraftübertragung, und in der dritten Phase arbeitet der Wandler allein. Damit soll sich der Übergang von der einen zur anderen Stufe für den Fahrer völlig unmerklich vollziehen. Außerdem ist eine Ölwirbelbremse vorgesehen, die auf langen Gefällstrecken als Verzögerungsbremse von Hand zugeschaltet werden kann. Während beim Powerglide das Zusatzgetriebe über den Wählhebel in die Low-Stellung gebracht werden mußte, ist beim Turboglide nur noch die Wählhebelstellung „Fahrt" vorhanden, die Stellung für den Rückwärtsgang und die „Hill-Retarder"-Stellung für die Verzögerungsbremse.

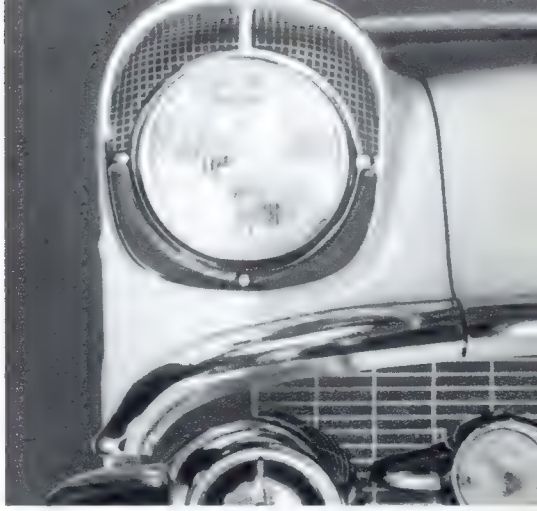


Der 1957er Station Wagon von Chevrolet.

Die drei bisherigen Karosseriereihen sind beibehalten worden. Sie wurden aber bei gleichem Radstand um eine Kleinigkeit — nämlich um 6 Zentimeter — länger. Äußerlich sind die 7 Bel-Air-Ausführungen an einer nach hinten breit auslaufenden Seitenwandverzierung kenntlich, die als Grenzlinie für die Zweifarben-Lackierung dient oder mit geripptem Aluminiumblech verkleidet wird. Die 8 Two-Ten-Karosserien haben nur einen seitlichen Zierstreifen und das One-Fifty-Modell besitzt eine waagerecht verlaufende andersfarbige Zierfläche über den Hinterrädern. Der Kühlergrill wurde geändert, die Lufteintrittsöffnung für Heizung und Lüftung befindet sich jetzt über den Scheinwerfern, die eine stark vorgezogene Abschirmung besitzen, der Platz für die vorderen Passagiere ist größer geworden und das Lenkrad hat im Interesse der inneren Sicherheit eine tiefliegende Nabe bekommen. Die Karosserie der Corvette blieb unverändert.

Der 57er Chevrolet präsentiert sich also mit 5 Motoren, diese wieder mit 8 verschiedenen Leistungsstufen, 17 Karosseriemodellen und 3 Getriebevarianten. Rechnet man dazu noch die verschiedenen serienmäßigen Lackierungen, so kommt man auf eine beinahe astronomische Zahl.

Stewart Fresh

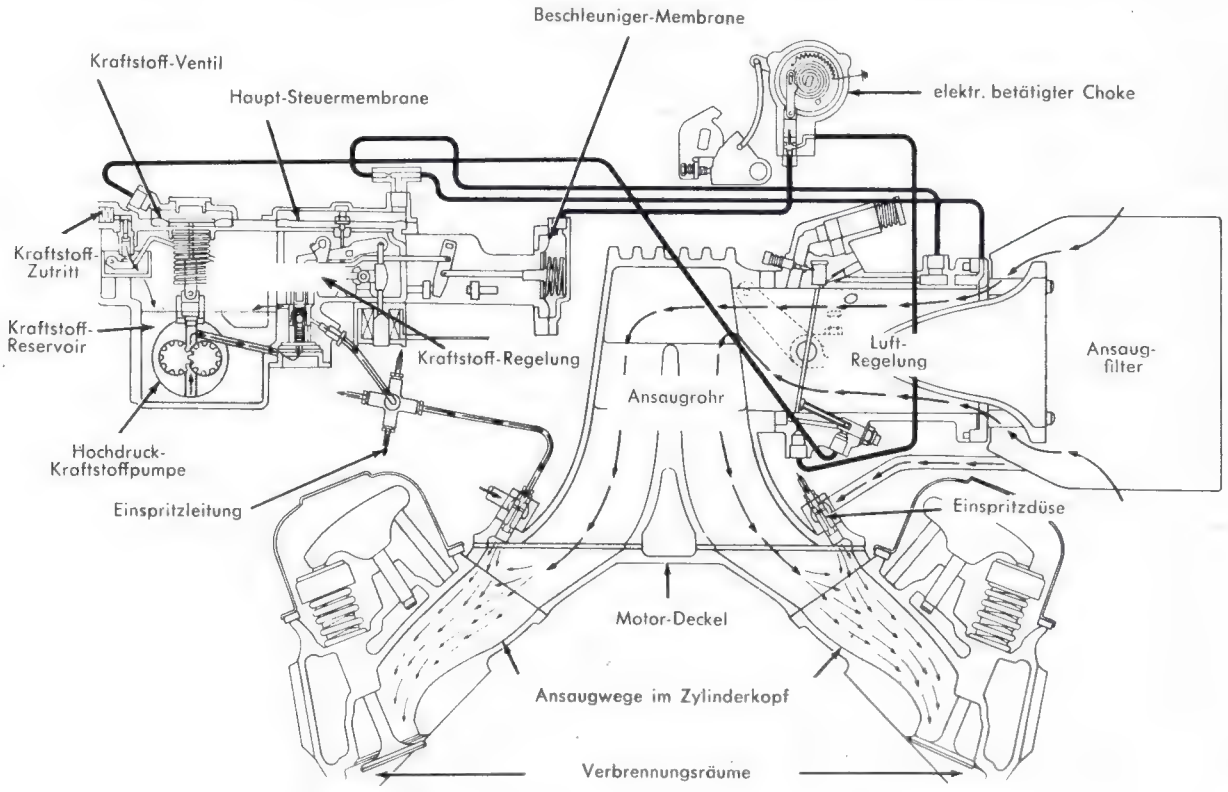


Der Lufteinlaß für die Wagenbelüftung befindet sich oberhalb der Scheinwerfer.

. . . mit „Ramjet"-Benzineinspritzung

Die Mehrfach-Vergaser amerikanischer V 8-Zylinder sind allmählich Bauteile geworden, welche beinahe die Ausmaße eines deutschen Rollermobilmotors besitzen. Man mußte zunächst bestrebt sein, jede Zylinderreihe durch ein eigenes Vergasersystem zu versorgen, damit gleichmäßige Gemischverteilung gesichert wurde, wollte aber andererseits auch die Vorteile des zweistufigen Registervergasers haben, so daß der Vierfach-Vergaser ein äußerst kompliziertes, von durchschnittlich geschultem Wekstattpersonal bereits nicht mehr zu beherrschendes Instrument wurde. Die Gemischbildung selbst findet im Vergaser statt, womit Länge, Weite und Form der Ansaugwege bis zum Verbrennungsraum großen Einfluß auf die gleichmäßige Beschickung aller Zylinder haben mußten. Die Benzineinspritzung, deutscherseits zunächst beim (zweifellos geeignetsten) Zweitaktmotor vorwärtsgetrieben und im Hochleistungs-Viertaktmotor ab und zu auch schon vertreten, bietet da manche Vorteile, besonders natürlich bei direkter Einspritzung in den Verbrennungsraum, da die Verdampfungswärme des Kraftstoffs 100%ig zur Abkühlung des Zylinderinhalts nutzbar gemacht werden kann, was höhere Verdichtung mit Leistungsgewinn und verringerten spezifischen Kraftstoffverbrauch zur Folge hat. Andererseits muß die Kraftstoffzuteilung je Zylinder mengenmäßig ganz exakt sein und zeitlich auf den Sekundenbruchteil genau erfolgen. Das setzt Präzisionspumpen voraus, die natürlich recht teuer sind. In der Praxis hat sich zudem gezeigt, daß die Regelung der Einspritzmenge zweckmäßig über dem Motorunterdruck vorgenommen wird, womit eine ziemlich komplizierte Steuerungsanlage notwendig wird, wenn alle Betriebsbedingungen des Motors — vom Anlassen über den Leerlauf bis zur Teillastregelung — wirtschaftlich und funktionell richtig bestrichen werden sollen. Eine so komplizierte Anlage mit z. T. hoch beanspruchten, bewegten mechanischen Teilen kann erst nach langer Entwicklungszeit serienreif gemacht werden, und selbst dann muß ihr Preis weit über dem der Vergaseranlage liegen.

Immerhin haben die Vorteile der Benzineinspritzung dazu geführt, daß der Vergaserbau große Anstrengungen machte, gleichzuziehen. Der Doppelfallstrom- und vor allem der Registervergaser waren die Antwort, leider unter Inkaufnahme einer weiteren Komplizierung des Vergasers, die auch nicht ohne Folgen für den Preis bleiben konnte. Das amerikanische Beispiel lehrt, wie die ins Extrem getriebene Vergasertechnik aussieht. So ist es eigentlich nicht verwunderlich, daß man nach günstigeren Gemischaufbereitungsanlagen Umschau hält — und diese in der indirekten Benzineinspritzung zu finden hofft, wie sie uns im Chevrolet-„Ramjet"-Motor entgegentritt. Der Kraftstoff wird hier nicht direkt in den



Zylinder bzw. den Verbrennungsraum eingespritzt, sondern kontinuierlich in den Ansaugweg vor dem Einlaßventil, womit die eigentliche Einspritzanlage einfacher sein kann. Man begibt sich damit zwar der letzten Prozente an Hubraumausnützung, wie sie die Direkteinspritzung in Aussicht stellt, hat aber trotzdem gegenüber dem Vergaser etliche Vorteile und eine günstige Preisrelation.

An Vorteilen werden herausgestellt: schnelleres Ansprechen auf das Gaspedal, geregelterer Lauf des Motors sowohl im normalen Betrieb als auch bis zum Erreichen der Betriebstemperatur, sicherer und witterungsunabhängiger Start, und vor allem größere Sparsamkeit, keine „Drosselung" der Ansaugluft im Vergaserlufttrichter, günstigste Auslegung der Ansaugwege ohne Rücksicht auf Füllungsverluste einerseits und Konstanthalten des Mischungsverhältnisses bis zum Zylinder andererseits, Wegfall der beim Vergaser notwendigen (Vorwärmung, Vereisung) und die Füllung beeinträchtigenden Aufheizung der Ansaugluft. Wie der Motorquerschnitt zeigt, besitzt jeder Zylinder unmittelbar vor dem Zylinderkopf seine eigene Einspritzdüse, die gleichzeitig von einer zentralen Pumpe aus mit Kraftstoff beschickt werden.

Auch Chevrolet kommt um eine reichlich komplizierte Regelung der Einspritzmenge nicht herum, wobei wieder der Unterdruck — analog zum Vergaser und zur direkten Benzineinspritzung — herangezogen wird. Die Luft tritt aus dem Ansaugfilter über einen geschwindigkeits- (und somit unterdruck-) erhöhenden Ringspalt in das zentrale Ansaugrohr ein und trifft auf die vom Gaspedal direkt beaufschlagte Drosselklappe bzw. an dieser vorbei durch den Ansaugkrümmer auf die Einlässe in den Zylinderköpfen. Zwischen Ringspalt und Drosselklappe wird der — je nach Motordrehzahl und Drosselklappenstellung variierende — Unterdruck abgenommen und an die Hauptsteuermembrane des Einspritzreglers weitergegeben. Diese Membrane verstellt über ein ausgeklügeltes Hebelsystem die Einspritzmenge genau nach den Erfordernissen richtiger Gemischaufbereitung. Bei extrem hohem Unterdruck, wie er bei ganz weggenommenem Gas und schiebendem Fahrzeug, beispielsweise im Gefälle, auftritt, wird die Kraftstoffzufuhr unterbunden, woraus eine sicher beträchtliche Einsparung an Brennstoff resultiert. Der Kraftstoff selbst gelangt vom Tank her über einen Filter und wie beim Vergaser über ein Schwimmernadelventil in eine Kammer mit konstantem Kraftstoffniveau, in der die Hochdruckpumpe, als Zahnradpumpe ausgebildet, liegt und den Brennstoff in das zentrale, vom Unterdruck gesteuerte Regelorgan drückt. Überschüssiger Kraftstoff gelangt zurück in die Schwimmerkammer, der benötigte Teil geht an ein Verteilerstück, das durch kalibrierte Bohrungen die acht Einspritzleitungen und damit die Einspritzdüsen versorgt. Näher soll hier auf die Einzelheiten nicht eingegangen werden.

Soweit die Vorgänge im normalen Belastungsbereich. Plötzliches volles Öffnen der Drosselklappe erfordert eine Vorverdichtung zur Anreicherung des Gemisches: die Beschleunigermembrane, die mittels eines Gestänges die Regelanlage sofort auf größere Einspritzmenge einsteuert, durch eine kalibrierte Feder aber wieder in Normalstellung gebracht wird, sobald „normale" Ansaugverhältnisse bestehen. Beim Kaltstart wird der in der Regelanlage vorhandene Kraftstoff durch Einwirkung einer Magnetspule unter Umgehung der Hochdruckpumpe direkt den Einspritzdüsen zugeführt. Ein elektrisch betätigter und durch Thermostat gesteuerter Choke reichert das Gemisch über die Beschleunigungsmembrane zunächst an und magert es mit Erreichen der Betriebstemperatur automatisch ab.

Jede Einspritzdüse hat noch direkte Verbindung mit der Außenluft, um die Einspritzmenge vom Unterdruck im Zylinderkopfeinlaß unabhängig und allein von der Regelanlage abhängig zu machen. Die Hochdruckpumpe wird von der Welle des Zündverteilers aus über eine biegsame Welle angetrieben. Sie liefert den Kraftstoff kontinuierlich, im Gegensatz zu den regulären Pumpen bei Direkteinspritzung, wie auch jede Einspritzdüse. Die eigentliche Einspritzanlage ist deshalb höchst einfach, die Regelanlage aber auch nicht komplizierter als beim Vergaser oder gar bei der Direkteinspritzung. Somit eröffnet die indirekte Benzineinspritzung in Fahrzeugen, die auf Wirtschaftlichkeit bei hoher Leistung auszulegen sind, gute Aspekte. Beim kleinen Wagen freilich wird der einfache Vergaser ob seiner Billigkeit auch auf lange Sicht nicht zu verdrängen sein. Trotzdem wird der Vergaserbau die durch Chevrolet eingeschlagene Wegrichtung aufmerksam verfolgen müssen.

Dipl.-Ing. W. Buck

Ford fährt Rekorde

Vom 7. bis 29. September führte Ford mit drei 1957er-Modellen eine Langstrecken-Rekordfahrt über 80 000 km auf den Bonneville Salt Flats durch. Dabei wurden insgesamt 462 nationale, internationale Klassen- und Welt-Rekorde gebrochen. Ein Ford, der mit dem für Polizei-Wagen bestimmten Ford Intercepter-Motor ausgerüstet war, durchfuhr die 100 Meilen-Distanz mit einem Durchschnitt von 210,50 km/st. Die mit dem V8 Zylinder-Standard-Motor ausgestatteten Wagen bewältigten 80 000 km mit einem Schnitt von 174,02 km/st. Damit bewies die Firma Ford, daß die von ihr gebauten Wagen sehr leistungsfähig sind und eine ausgezeichnete Konstruktion darstellen. Sie stellte weiterhin außer Zweifel, was jeder, der einigermaßen mit dem Automobilrennsport vertraut ist, weiß: Es gibt keine bessere Möglichkeit, einen Wagen zu erproben, seine Schwächen festzustellen und technische Probleme zu lösen, als Geschwindigkeitsprüfungen.

Das Rekord-Unternehmen von Ford wurde mit der gleichen Ernsthaftigkeit und Logik durchgeführt wie eine militärische Offensive. Zunächst wurde Danny Eames der Chrysler-Corporation wegengagiert. Eames, der die umfassenden Rekordfahrten organisierte, die Dodge 1953, 1954 und 1955 durchführte, weiß mehr über derartige Dinge als sonst irgend jemand in USA.

Die Wagen, die Ford für die Langstreckenprüfung aussuchte, waren serienmäßige 1957er-Modelle, die von den Spezialisten Chuck Daigh und Fran Hernandez in derselben Weise getunt worden waren, wie die von der Firma bei der Carrera Panamericana Mexico eingesetzten Lincoln. Auch die Fahrer waren zum größten Teil dieselben, die für Ford in Mexiko gestartet waren, und zwar Stevenson, Mantz, Oakes, Unser und Lynch.

Obwohl die Vorbereitungen schon im Frühjahr begannen und eine Menge Leute damit zu tun hatten, wurde nichts davon in der Öffentlichkeit bekannt. Selbst eine Woche nach den Rekordfahrten, als das Team schon wieder daran war, die Salt Flats zu verlassen, hatte selbst Fords sonst allwissendes Public-Relations-Department keine Ahnung von dem, was sich soeben auf den Flats ereignet hatte. Es war ein Geheimnis, eine Geheim-

Bei der Rekordfahrt, die sich über 20 Tage hinzog, war schnelle Boxenarbeit entscheidend, um den gefahrenen Durchschnitt nicht zu sehr absinken zu lassen. Und die Zeiten der amerikanischen Monteure können sich sehen lassen: der kürzeste Boxenhalt mit Fahrerwechsel und völligem Auftanken des Wagens dauerte nur 17 Sekunden! Das Bild gegenüber zeigt einen der alle 12 Stunden durchgeführten Routine-Boxenhalte für Ölwechsel und Abschmieren.

waffe gewissermaßen, die erst dann der Öffentlichkeit bekannt wurde, als Chevrolet seine 1957er-Modelle vorstellte.

Die Ford-Rekordfahrten waren ein „round-the-clock"-Unternehmen, das von zwei verschiedenen Fahrer- und Mechaniker-Teams im 12 Stunden-Einsatz durchgeführt wurde. Das erste Ziel bestand darin, den Anspruch von Pontiac auf einige Wochen zuvor aufgestellte, etwas zweifelhafte Dauer-Rekorde zu zerstören. Das wurde mit Leichtigkeit erreicht, und darüberhinaus wurden die noch bestehenden Dodge-Rekorde gebrochen. Die nächste Etappe umfaßte die Verbesserung des von Dodge aufgestellten 14-Tage-Rekords über 50 330 km. Auch das gelang, denn das Ford-Team legte in genau zwei Wochen 59 138 km zurück. Um den Rekordfahrten den Reiz des Außergewöhnlichen zu verleihen, wurde dann 20 Tage lang gefahren. Das Resultat: 82 750 km mit einem Durchschnitt von 172,40 km/st. Diese Bestleistungen wurden mit zwei geschlossenen Wagen auf der großen, schwarz markierten Rundstrecke der Salt Flats erzielt. Nicht weniger eindrucksvoll war der mit einem offenen Wagen gefahrene Rekord. Nach den FIA-Vorschriften wurden alle Reparaturen während der Fahrt vom Fahrer selbst mit den an Bord mitgeführten Werkzeugen und Ersatzteilen vorgenommen. Zu diesem Zweck führten die Fahrzeuge noch eine Ausrüstung im Gewicht von 100 kg mit. Allerdings machte sich die Mitführung dieses zusätzlichen Gewichts durchaus bezahlt. Denn als Oakes fuhr, brach ihm um 6 Uhr an seinem Wagen, weit vom Depot entfernt, die Antriebswelle. Oakes, nur mit einem leichten T-shirt und dünnen Khaki-Hosen bekleidet, legte sich bei der niedrigen Morgentemperatur von 5° einfach unter den Wagen und wechselte das schadhafte Teil aus. In einem anderen Fall brachen mehrere Nockenstößel. Der Fahrer baute die betreffenden Stößel aus und beendete die Fahrt mit einem Motor, der nur auf sechs Zylindern lief. Zweimal flog der Wagen bei hoher Geschwindigkeit aus dem Kurs, aber seine Fahrer brachten ihn immer wieder unter ihre Kontrolle und verhinderten so schlimmere Folgen. Ein anderer Fahrer, der von der endlosen Plackerei müde war, geriet von der Strecke ab und kam mit einigen zerbrochenen Markierungsstangen in seiner Kühlerverkleidung am Ersatzteillager an. Sein Kollege, der ihn abgelöst hatte, fuhr dann mit über 200 km/st auf eine der abgebrochenen Markierungsstangen, wodurch ein Reifen platzte. Aber auch er behielt das Fahrzeug in seiner Gewalt. Es gab viel weniger Schwierigkeiten als allgemein bei 80 000 km zu erwarten waren. So fiel z. B. keine Batterie aus, der Spannungsregler arbeitete zuverlässig, und bei einem der Hard top-Coupés hielten die Kerzen 50 000 km, also dreimal so lange als üblich. Die Ingenieure waren von der Haltbarkeit dieser Champion-Kerzen verblüfft. Vom Motor wurde nur eine geringe Menge Öl verbraucht. Durch die hohe Geschwindigkeit trat dagegen Öl aus dem Entlüfter aus und verschmierte die Unterseite des Wagens. Das einzige ernsthafte Problem waren die Dichtungen der Hinterachse, aus denen gleichmäßig Öl austrat. Es wurde angenommen, daß das regelmäßige Fahren von Kurven in einer Richtung stetig das Öl gegen die äußeren Dichtungen drückte, die dadurch ermüdeten. Allerdings trat dieselbe Störung auf, als versuchsweise einmal in entgegengesetzter Richtung gefahren wurde. Eine Erklärung ist möglicherweise, daß bei der einzigen riesigen Kurvenfahrt das Differentialgetriebe andauernd arbeiten mußte und deshalb heiß wurde, wodurch ein höherer Druck im Differentialgehäuse entstand, so daß die Dichtungen über die Maßen beansprucht wurden. Diese Störung wird natürlich kaum im normalen Betrieb vorkommen.

Auch Hinterachs-Schwierigkeiten, wie sie bei neueren Fords verschiedentlich festgestellt werden konnten, waren bei dem 1957er-Rekord-Modell trotz härtester Beanspruchung nicht zu bemerken. Als der Motor nach einer Laufstrecke von 82 750 km auseinandergenommen wurde, war an den Lagern keinerlei und an den Zylinderlaufflächen höchstens der Schatten einer Abnutzung, vielleicht das 1000. eines inch (0,0254 mm), festzustellen. Die Bearbeitungsmarken an Kolbenringen und Kolbenmantel waren noch völlig klar zu sehen.

Rennen und Rekordfahrten werden nicht nur auf der Strecke, sondern genauso in der Boxe und auch durch die Führung von seiten des Rennleiters gewonnen, hier wurde von Ford nicht schlechter gearbeitet als es bei der besten Grand Prix-Mannschaft üblich ist. Die beiden 12-Stunden-Boxenteams wetteiferten miteinander, die Wagen immer schneller abzufertigen. Die kürzeste Zeit betrug hierbei 17 sec. In diesem Zeitraum wurde der Fahrer gewechselt, 75 Liter Kraftstoff und ein Liter Öl getankt. Mobilgas hatte einen Spezialtank mit 16-m-Zapfschlauch für 220 Liter Kraftstoff installiert, der mittels Stickstoff unter Druck gesetzt wurde. Das ermöglichte es, einen Wagen, der mit 12 km/st Geschwindigkeit in das Ersatzteillager fuhr, halb voll zu tanken, bevor er zum Halten kam. Der genaue Brennstoffverbrauch konnte nicht ermittelt werden, da bei jedem Tankmanöver mehr als 4 Liter auf das Salz verschüttet wurden.

Für das leibliche Wohl und die Hochhaltung der Stimmung sorgte ein von Ford mitgebrachter ausgezeichneter Koch. Ford arbeitete ferner mit den örtlichen Salz-Spezialisten zusammen, deren Erfahrungen gerade bei Rekordfahrten auf den Flats von großem Nutzen sind. *Griffith Borgeson*

Neue Wege der Verkehrslenkung:

Fernsehkameras über Großstadtkreuzungen

Die provisorische Vorführanlage von Siemens. Die Kamera rechts beobachtet den Plärrer, links eine beliebig einstellbare Rundblick-Kamera. Im Hintergrund die Kaiserburg. Die Bildwiedergabe beider Kameras finden Sie auf unserem Foto unten.

Wer täglich zur gleichen Zeit den gleichen Weg fährt, wird stets ungefähr das gleiche Bild sehen, die gleiche Verkehrsdichte, die gleiche Verkehrszusammensetzung. Zu andern Zeiten aber sieht es anders aus: der Verkehrsstrom einer Stadt hat so viele Gesichter wie der Tag Stunden. Wo morgens Berufsverkehr stadteinwärts fließt und Last- und Lieferwagen auswärts fahren, ist es abends umgekehrt. Der Geschäftsverkehr des Vormittags hat andere Schwerpunkte als der des Nachmittags. Der abendliche Berufsverkehr ist stärker massiert als der morgendliche. Schichtwechsel von Großbetrieben, Büro- und Ladenschluß sorgen für Spitzenbelastungen.

Daraus entsteht eine eigene Dynamik des Verkehrs. Eine Ampelschaltung, die morgens funktioniert, kann abends zu einem Fiasko führen. Verkehrsregelungen müssen elastisch sein und sich den Gegebenheiten anpassen. Ihre Kombination kann nicht dem Zufall überlassen bleiben, sondern muß sinnvoll auf den gesamten Großraum einer Stadt bezogen werden. Im Zuge dieser verkehrsstrategischen Entwicklungen entstanden gekoppelte Ampelanlagen sowie die bekannten grünen und roten Wellen. Man ging darauf aus, den Verkehrsfluß als ein Ganzes zu betrachten, das möglichst wenig gestört werden darf. Um sich den im Laufe eines Tages eintretenden Änderungen der Verkehrscharakteristik anzupassen, schuf man verschiedene Programme, die zu bestimmten Zeiten gewechselt werden. Beispielsweise gibt man nach Betriebsschluß eines großen Werkes eine Kreuzung oder auch eine Reihe von Kreuzungen in einer andern Richtung bevorzugt frei als zu den übrigen Zeiten. Aber solche Programmwechsel beeinflussen natürlich den Verkehrsstrom einer ganzen Stadt, sie müssen nach einer genauen Planung zentral aufeinander abgestimmt werden, da Stockungen und Verstopfungen sonst unvermeidbar sind.

Bei dieser Abstimmung muß man sich noch heute auf Erfahrungstatsachen stützen, auf das Ergebnis von Verkehrszählungen und auf die Beobachtungen der Polizeibeamten. Da aber der Verkehr etwas Lebendiges darstellt und niemals genau berechenbar sein wird, bleibt immer ein beträchtlicher Unsicherheitsfaktor bestehen. Eine Kolonne Militärlastwagen oder auch nur ein havarierter Fünftonner können ausreichen, das mühsam aufgebaute System durcheinanderzubringen.

Man muß aus diesen Gründen bestrebt sein, den Verkehr eines ganzen Großraumes möglichst weitgehend unter laufende zentrale Kontrolle zu bringen. Bekanntlich werden in verkehrsreichen Gebieten neuerdings Hubschrauber eingesetzt, die durch Sprechfunk mit den Verkehrsleitstellen in Verbindung stehen. Einen Schritt weiter auf diesem Weg geht nun noch die Einführung von Fernsehanlagen: mit ihrer Hilfe kann die zentrale Kommandostelle unmittelbar das Verkehrsgeschehen an verschiedenen Brennpunkten zugleich beobachten und danach ihre Maßnahmen treffen.

Vor einiger Zeit wurde schon in Hamburg eine Fernsehkamera versuchsweise zu diesem Zweck eingesetzt. Eine größere Versuchsanlage mit 3 Kameras installierte jetzt Siemens & Halske in Nürnberg. Diese Firma verfügt aus dem Bau von Ampelanlagen über Erfahrungen in der Verkehrsregelung, andererseits stellt sie auch Industrie-Fernsehanlagen her, so daß eine Kombination der Möglichkeiten beider Produktionszweige sehr nahe lag.

Das Industrie-Fernsehen unterscheidet sich vom öffentlichen Rundfunk-Fernsehen dadurch, daß fest eingebaute Kameras in direkter Kabelverbindung mit den Sichtgeräten zur Beobachtung bestimmter Vorgänge eingeschaltet werden können, die aus irgendwelchen Gründen (hohe Temperaturen, giftige Gase, Strahlungsgefahren) nicht mit dem Auge zu überwachen sind. Das gleiche Prinzip kann zur Verkehrsbeobachtung angewandt werden, indem die Kameras in wetterfesten Gehäusen über den Kreuzungen angebracht werden. Sämtliche Einstellungen, also Ein- und Ausschalten, Regelung der Schärfe und Helligkeit usw. kann dann über Kabel von der Zentrale aus vorgenommen werden.

Bei der Nürnberger Vorführanlage stellte Siemens allerdings keine solche Fernverbindungen her, sondern montierte einfach 3 Kameras auf der Plattform des für diesen Zweck besonders gut geeigneten 15stöckigen Hochhauses der Stadtwerke an Nürnbergs Verkehrsknotenpunkt, dem Plärrer. Allein von hier aus konnte man schon 3 der neuralgischen Punkte des Nürnberger Verkehrs heranholen: den Plärrer, die Fürther Straße mit mehreren Kreuzungen und, über ein Teleobjektiv, den Bahnhofsvorplatz. Dazu wurde noch eine um 320° drehbare Kamera zur halbautomatischen Einstellung auf beliebige Ziele montiert. Drei nebeneinanderstehende Bildgeräte zeigten trotz diesigen Wetters völlig klare Wiedergaben des fließenden Verkehrs, der aus der Vogelschau gesehen natürlich viel übersichtlicher ist, als aus der Straßenebene. Man kann praktisch mit einem Blick erkennen, wieviel Fahrzeuge von der Kreuzung abbiegen, in welcher Richtung die zur Zeit stärkste Frequentierung festzustellen ist und wie die anteilmäßige Verteilung in den übrigen Richtungen aussieht. Programmumschaltungen, Umleitungen oder Sperrungen lassen sich ohne Verzögerung durchführen und können so den Wirkungsgrad der Verkehrsregelung erheblich erhöhen.

Selbstverständlich ist die recht kostspielige Einrichtung einer solchen Anlage nur dort rentabel, wo die Gegebenheiten für weitgehende Ausnutzung vorhanden sind, wie eben in Großstädten mit stark massiertem Verkehr. In solchen Fällen scheinen uns aber die überzeugenden Möglichkeiten den notwendigen Aufwand durchaus zu rechtfertigen.

Reinhard Seiffert

So etwa würde ein Verkehrsüberwachungsstand aussehen. Auf dem linken Bildschirm die Fürther Straße, in der Mitte die Kaiserburg, rechts der Plärrer. Werkfotos Siemens

Weiß man denn, mit wem man fährt?

Wenn ich heute daran denke, muß ich lachen. Damals dachte ich: ‚Nie wieder!' Offiziell hatte meine Mutter das Anhalterfahren nicht verboten, weil unsere Großen meist auf diesem nicht mehr ungewöhnlichen Wege aus dem Semester nach Hause kommen. Nur Andreas — auf ihn höre ich eigentlich mehr als auf meinen Bruder — hatte gesagt, es gehöre sich nicht für eine angehende junge Dame; außerdem sei es gefährlich. „Man liest doch so viel Scheußliches in den Jllustrierten, überall: Autobahnmörder, Mädchenhändler und so weiter." „Seit wann liest du denn solche Jllustrierten?" fragte ich ihn gereizt. „Außerdem sind die ja selber schuld, denen etwas passiert. Bei mir ist sowas ausgeschlossen."

An sich hatte ich Geld für die Rückreise, aber wer rechnet denn damit, daß es in Frankfurt so hübsche Pullover gibt? (Wissen Sie übrigens, warum junge Mädchen so gern Pullover kaufen? Erstens, weil man sie zwei Nummern zu klein kauft, und dann noch aus zwei andern Gründen.) Ich hatte also einen süßen weißen Pullover, der mir übrigens gut stand und ausgezeichnet zu meiner roten engen Hose paßte, dafür kein Fahrgeld für die Rückreise. Also beschloß ich, per Anhalter zu fahren.

Das Wetter sagte Ja dazu. Es war ein so wunderbarer Herbstmorgen, wie es selten einen gibt. Ich stand noch nicht lange an der Autobahnzufahrt, als ein Wagen neben mir hielt: Opel P 4, Baujahr schätzungsweise 1933. Nach Darmstadt? Nein danke, ich müßte heute noch weiter. Nach kurzer Zeit, ich hatte meinen Hochmut schon bereut, kam ein Mercedes 220 Cabriolet, mit zwei Herren, und hielt. Nach Stuttgart! O ungeahnte Wonne! Da würde ich mittags schon zu Hause sein.

Ich verstaute schnell meinen Seesack, aus dem Mecki, mein Maskottchen, oben herausguckte, und machte es mir bequem. Die Herren: ein älterer, gut aussehender mit grauen Schläfen saß am Steuer, und neben ihm ein jüngerer im besten Alter. Beide machten einen gepflegten und wohlhabenden Eindruck. Sie fragten, ob es mich störe, wenn sie sich unterhielten. Nein, durchaus nicht. Ich legte mich in die Polster zurück und hörte den Fahrwind sausen. Dabei betrachtete ich die beiden Herren.

Der Jüngere hatte ein interessantes Profil, braune Haut und dunkle Augen. Er gefiel mir immer besser, bis ich seine Worte verstand, die er an seinen Begleiter richtete:

„Brustweite 96 ist nicht so gefragt? Ja, ich bin auch mehr für die kleinere Figur." „Ein Meter fünfundsechzig groß? Taille höchstens sechzig Zentimeter. Mehr nicht!"

Was hatte das zu bedeuten? Mich durchzuckten Andreas' Worte: „Mädchenhändler, Kidnapper —" Ich sah im Geiste die roten Fettdrucke der Sensationsblätter mit meinem Namen. Und eben hatte ich noch gehofft, dem jungen Mann zu gefallen! Wie konntest du nur, Jessica! Mit deiner Menschenkenntnis war es noch nie weit her. „Das Geschäft scheint gut zu gehen", dachte ich noch nüchtern, „so ein toller Wagen und die gute Kleidung der Räuber! Kein Wunder, es gibt genug Mädchen, die sich blind in einen so schönen Mann verlieben und damit geradewegs in ihr Verderben rennen." Sie sind ja selber schuld, hatte ich gesagt. So schaufelt man sich also sein eigenes Grab.

Jetzt kannst du nicht sagen: Ich kann doch nichts dafür. Natürlich kannst du was dafür. Wenn der Casanova da vorn sich lächelnd umdrehte, hast du zurückgelächelt. Jetzt ist dir das Lächeln vergangen — —

Solche Gedanken jagten mir im Bruchteil einer Sekunde durch den Kopf. Mit einem Ruck setzte ich mich auf. Aber was tun? Ich konnte doch dem Fahrer nicht auf die Schulter tippen und sagen: „Bitte halten Sie an, ich möchte aussteigen. Sie sind erkannt, Sie Mädchenhändler!" Ich sank wieder in die Polster zurück und dachte fieberhaft nach. Hilfesuchend schaute ich mich um, als mein Blick auf einen Prospekt fiel, der neben mir auf dem Sitz lag. Es waren Fotos von Frauen und Mädchen mit merkwürdig steifen Gesichtszügen. Aha, dachte ich, ihr Früchtchen, das sind eure Opfer! Doch als ich sie halb neugierig, halb ängstlich näher betrachtete, sah ich, daß es gar keine wirklichen Menschen waren, sondern Schaufensterpuppen. Die Herren waren, so kombinierte ich scharfsinnig, Produzenten solcher Artikel. Bestimmt! O, drei Felsbrocken fielen mir vom Herzen. Der Rest meiner Zweifel wurde aufgehoben, als der ältere Herr zu seinem Kollegen sagte, daß er sich demnächst Puppen aus Paris kommen lassen wollte. Ich begann laut zu lachen vor Erleichterung. Was war ich doch für ein Schaf! Erstaunt blickten sich die beiden um. Und als ich ihnen von meiner phantastischen Vermutung erzählte, lachten sie herzlich mit.

Die Fahrt wurde übrigens noch sehr nett. In Bruchsal tranken wir zusammen Kaffee und unterhielten uns prächtig. Über Mädchenhandel allerdings wurde nicht mehr gesprochen, allerdings verhandelt der Mädchenhändler junior noch heute, teils schriftlich, teils auch ein wenig mündlich mit dem Mädchen *Jessica*

Americana

Eine nette Geschichte erzählt MOTOR TREND von Edward N. Cole, dem bisherigen Chefingenieur und jetzigen Generaldirektor von Chevrolet. Mit einigen anderen Ingenieuren zusammen war er vor zwei Jahren auf Testfahrt in den Smoky Mountains, um Prototypen der 1955er Chevrolets auszuprobieren. Er kam ziemlich spät zu dem vorgesehenen Mittags-Treffpunkt, denn er hatte in der Zwischenzeit entdeckt, daß durch einen Irrtum in der Versuchsabteilung in seinem Wagen kein Querstabilisator eingebaut war. Da ein solcher seit jeher von den Chevrolet-Chassis-Konstrukteuren als Notwendigkeit angesehen wird, war er natürlich auch bei dem neuen Modell vorgesehen. Was Cole aufgehalten hatte, war eine genaue Prüfung der überraschenden Tatsache, daß der Wagen sich ohne Stabilisator genauso verhielt wie mit. Ohne einem seiner Ingenieure ein Wort zu sagen, gab er jedem Gelegenheit, diesen Wagen ein Stück zu fahren — und niemand stellte irgendeinen Unterschied fest. So ließ Cole bei den 55er und 56er Chevrolet-Modellen den Querstabilisator weg und ersparte seiner Firma rund 2 Dollar pro Wagen — das waren über 2 Millionen Dollar allein im ersten Jahr!

Bei Dodge wurde in diesem Sommer der viermillionste Sechszylinder-Wagen gebaut, aber die Tage des Sechszylinders sind in USA gezählt. Während es 1950 noch 320 000 Sechszylinder-Dodge waren, fiel die Ziffer 1955 auf 37 000 und betrug in den ersten 5 Monaten dieses Jahres nur noch knapp 11 000. Für den heutigen USA-Wagen ist der Achtzylinder-V-Motor so selbstverständlich wie die Tatsache, daß er vier Räder hat.

Vor dem letzten Krieg war schwarz die Farbe der weitaus meisten USA-Wagen. Dann kam die Zeit des gay look und der bunten Farben. 1954 lag schwarz an 9. Stelle bei den USA-Wagen, aussichtslos zurückgefallen. Nicht mehr für lange, meinen Kenner: schwarz wird seine führende Position wieder erobern.

In wenigen Tagen wird der 80jährige Charles F. Kettering von der Society of Industrial Realtors als „Industrieller des Jahres" geehrt werden. Der große Ingenieur und ehemalige General Motors-Vizepräsident, dem das heutige amerikanische Auto mehr als irgend jemandem sonst verdankt, hat nicht nur den Hochverdichtungsmotor eingeführt und den elektrischen Starter erfunden: er ist gleichzeitig ein geachteter Philosoph, dessen „Ketteringismen" (z. B.: „In derselben Minute, da du mit einem Ergebnis zufrieden bist, beginnt dein Gehirn eine Massivmasse zu werden") in USA weit verbreitet sind. Ein anderer Kettering-Ausspruch: „An den Türen der Bibliotheken sollten wir den Spruch anbringen: Lies hier auf eigene Gefahr! Denn vielleicht liest du mehr Falsches als Richtiges."

Direkt auf Ketterings Arbeiten zurückzuführen ist der Hochverdichtungs-Trend in der amerikanischen Automobil-Industrie. Der 1957er Thunderbird-Motor ist 9,7:1 verdichtet, der Lincoln 10:1, der Chevrolet-Einspritzer sogar 10,5:1 — das sind geradezu unglaubliche Werte. Zum Vergleich die Verdichtungsverhältnisse ausgesprochener Hochleistungssportwagen: Mercedes-Benz 300 SL 8,55:1, Porsche-Carrera 9:1. Selbst der in unzähligen Rennen siegreiche Porsche-Spyder ist nur 9,5:1 verdichtet. Diese Hochverdichtung, wie man sie früher allein bei Rennwagen kannte, ist nicht nur durch die klopffesteren Kraftstoffe, sondern vor allem durch entscheidende Fortschritte in Metallurgie und Konstruktion möglich geworden. *W.*

Glück und Elend

Hier wollte einer ein Coupé, weil das intimer ist, oder vielleicht war ihm ein Baum aufs Heck gefallen. Jedenfalls präsentiert sich der Junior recht verändert: Limousinenaufbau abgeschnitten und verkürzt, aufs Heck eine VW-Haube. Ganz akkurat sieht das alles nicht aus, aber des Menschen Wille . . .

Autos sind Konfektion. Die paar Stücke Maßarbeit, die auf jedes Hunderttausend kommen, kosten ein Heidengeld und bestätigen nur die Regel. Wer das Heidengeld nicht hat, paßt sich eben an, und wenn er ein ganz willensstarker Individualist ist, dann tut er der Mitwelt seinen Geschmack allenfalls durch einige sehr schöne Chromstreifen oder durch Zusatzlämpchen oder durch raffinierte Zweifarbigkeit oder durch besondere Schreifarbigkeit kund.

Doch traun, was seh ich da? — Vorn ein Anflug von Farina, hinten die zeitlose Eleganz eines Mondamin-Pakets! Es ist Ottokar Müllers Traumwagen, modelliert aus Spachtelkitt nebst sehr viel Schweißerei und Liebe. Ehrfürchtig drängt sich das Volk am Fenster, um einen Blick in den dunklen Innenraum zu erhaschen. Ich aber brauche gar nicht hineinzugucken — weiß ich doch, daß ich wieder einmal durch den Anblick eines jener rechtwinkligen Schalthebel enttäuscht sein werde, die auf einen braven DKW, Modell Noch-aus-Zschopau, hinweisen.

Doch pfui, spricht da mein besseres Selbst — „Lästern sollte seiner Liebe halber man den Nächsten nie" (Zitat aus irgendwas). Denn tatsächlich gibt es kein größeres Vergnügen, als wenn man sich sein Auto selbst entwirft. Das Bauen macht dann schon mehr Sorgen, und wenn es fertig ist . . . Aber laßt uns nicht von den Widrig-

Dieser Wagen stammt aus Österreich. Wer noch vor ganz wenigen Jahren dort war, weiß Bescheid: Da kam kaum ein Neufahrzeug unter die Leute, man mußte den alten Untersatz am Leben halten oder sich etwas bauen. Und was man sich da baute, war aller Ehren wert. Ist dieser VW mit der Olympia-Kabine und dem selbstgemachten Drum und Dran etwa kein großräumiger und praktischer Wagen?

Ein Super-VW mit Aluminium-Karosserie, etwa im Stil der Drews-Karossen, Heidenarbeit und bestimmt enorm teuer, eigentlich schon zu den echten Maßarbeiten zählend. Bei näherer Betrachtung eines jener Stücke, an denen sich die ganze Tragik des Eigenbaues darstellen läßt: man mache die Tür auf und zu, sie ist dick wie bei einem Kühlschrank und hängt in den Scharnieren wie bei einem Hühnerstall. Sie schließt nur, weil sie auf ihre breite Bettung aufläuft, und wenn an der Alu-Karosse mal was reißt, kann man lange suchen, bis man einen Reparateur findet.

Laßt uns also tief in die Tasche greifen und einen wirklichen Karossier beauftragen – etwa auf unseren Hansa 1500 ein elegantes Pontonseiten-Coupé zu bauen. Fein hat der Mann das hingekriegt, und er wird nicht verstehen, wenn man ihm sagt, daß die Linienführung hinten an den Seitenfenstern vielleicht doch nicht . . . Es ist die Tragik des Eigenbaues, daß er meist nur den Eigenbauer hinreißt.

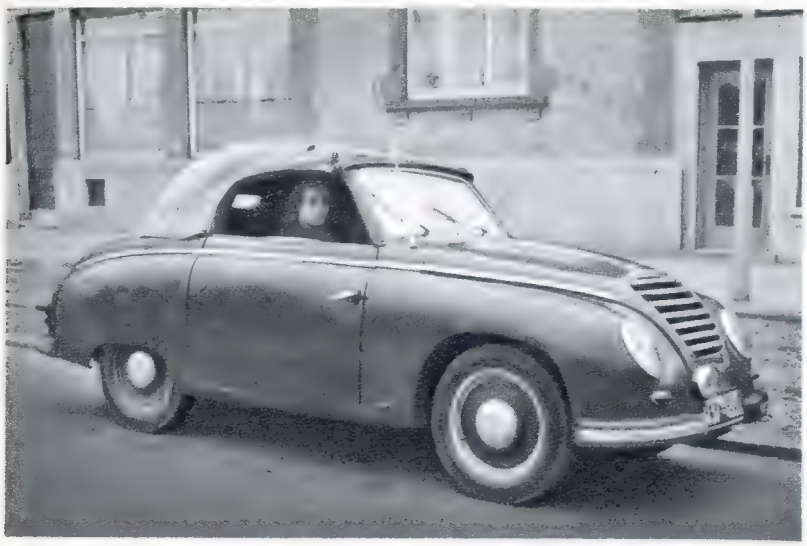
Laßt uns nicht den Schweiß des Mitmenschen lästern: Man kann auch eleganter – sogar ganz attraktiv. Ist diese VW-Version nicht formal beinahe gelungen – die etwas flächig ausgefallene Seite durch Zweifarbigkeit aufgelöst, Finish und Innenausstattung geradezu gediegen, freundlich! Wir betrachteten diesen Wagen mit aufrichtiger Zuneigung. Aber dann gab uns jemand einen Tip: Wir sollten doch mal das Einsteigen probieren. Und nachgucken, wieviel Gepäckraum unter der schön großen Haube sei. – Adieu, mein Traum!

des Eigenbaues

keiten reden, sondern von dem steten Kampf der wenigen Individualisten gegen die Tücke des Objekts, von ihrem Ringen mit den unendlich vielen Problemen, die das konfektionierte Auto niemals aufwirft, von ihrem kurzen Glück und jener ganz großen Reue, die dann zum alsbaldigen Erwerb eines braven Konfektionswagens führt, während ein neuer Käufer den alten Traumwagen einer ungewissen Zukunft entgegenführt. Und laßt uns die ganz wenigen Leute ehren, die so viel auf dem Kasten haben, daß sie tatsächlich ein selbstgebautes Auto auf die Räder stellen können, das nach drei Jahren noch fahr- und ansehbar ist.

Wenn wir beim Kommentieren der seltenen Vögel in einen lästernden Ton verfallen sind, müssen wir alle die um Verzeihung bitten, die mit Freude ein Fahrzeug gebaut haben, an dem sie Freude haben — viel mehr Freude als an einem noch so braven Stück Konfektion. Auch wir sind nicht mit allem zufrieden, was serienmäßig gezeichnet und gebaut wird. Aber ganz unter uns und um Neulingen gleich die richtige Lektion zu geben: wenn einer fragt, ob der Eigenbau sich lohnte, dann sollte man doch grundsätzlich nein sagen. *Lernen* kann man unendlich viel davon, Spaß an der Sache hat man unbedingt, Originalität im Zeitalter der selbsttragenden Karosserie ist auch aller Ehren wert. Aber lohnen — nein! *Dr. P. S.*

Bei diesem lustigen Vogel war schon ein schwungvoller Zeichner am Werk – das ist originell gesehen und nicht übel gemacht. Zwar wieder mal allzu dicke Türen mit unnötig verengtem Innenraum, wieder mal mehr Dunkelheit als Fenster, aber doch ein witziges Wägelchen mit Charme. Nur klafft leider der rechte Türspalt – Eigenbau-Krankheit . . .

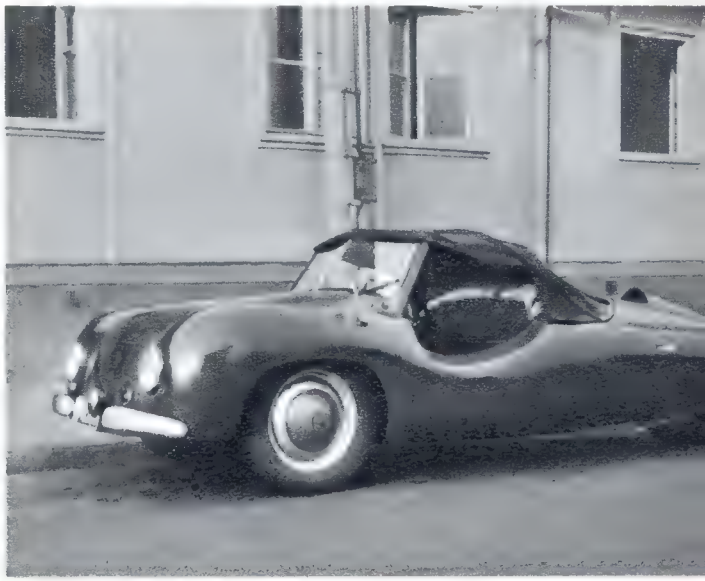


Altern können sie alle schlecht. Wie nett war das gedacht mit diesem Topolino, dessen engbrüstige Serien-Karosserie durch eine formal gar nicht üble Ponton-Karosse ersetzt wurde. Mit der Kühlerfront haute etwas nicht hin, jetzt sackt die Tür, und nachdem die erste Freude verraucht war, hat man auch nichts mehr für die Karosseriepflege getan, von der doch gerade der Eigenbau so abhängt. Schade . . . Und die Linie war auch nicht ganz perfekt geraten.

Wenn dieser Traumwagen keinen Schwung hat!? Auf BMW-Fahrwerk und mit BMW-Motor hat dies Phantasie-Cabrio schon ein ordentliches Herz, aber ob die Karosse auf dem Papier so aussah? Trutzig ragt die steile Windschutzscheibe mit den schön dicken Pfosten und der dem fortschrittlichen Äußeren entsprechenden Mittelstrebe gen Himmel . . .

Noch eleganter (bis auf die Frontscheibe!) präsentiert sich hier ein Viersitzer-Porsche; natürlich steckt ein VW darunter, aber der Kenner stürzt mit Freuden heran, um vielleicht tatsächlich die zweieinhalb Tausender loszumachen, für die der Wagen zum Verkauf steht. Doch wieder mal die Tür – sie sackt eigenbautümlich, und damit ist auch die Fensterlinie verdorben, und im übrigen ist die Innenraum-Aufteilung und -Ausstattung triste . . . Auch hier Adieu!

Besondere Individualisten bauen sich ihr ganzes Fahrzeug selbst. Worauf dann so etwas dasteht wie dieses Dreirad, bei dem wir leider nicht herausbekommen konnten, was für ein Motor drinsteckt. Hoffentlich hat er nicht zu viel PS – da könnte ein Dreirad ernsthaft böse sein. Auch wenn man so viel Arbeit hineingesteckt hat wie hier!



Zubehör im Examen

Vierte Folge

Fischer-Zusatztank

Um gleich das Wichtigste vorwegzunehmen: der Fischer-Zusatztank wird nur für ganz speziell gelagerte Fälle benötigt. Denn der Tank des VW ist normalerweise groß genug und außerdem hat man ja einen Benzinhahn. Aber für Leute, denen in Südslawisch-Mazedonien 62 Liter Benzin wichtiger sind als ein zusätzlicher Einbaukoffer, oder für Landärzte, die bis zur nächsten vernünftigen Tankstelle immer erst 20 Kilometer weit fahren müssen (sowas gibt's nämlich heute noch im Bereich der B 15!), ist das eine durchaus diskutable Angelegenheit. Der Einbau erfolgt über ein mitgeliefertes und im Preis inbegriffenes Gestell, das an schon vorhandenen Schrauben befestigt wird. Das von uns geprüfte Exemplar neigte vom Anfang an zum Scheppern: dezent und hoch bei leerem, tief und vernehmlich bei vollem Tank. Die radikale Abhilfe bestand im Unterlegen eines zusammengerollten Schreibmaschinenfilzes und der Befestigung mittels eines breiten Lederbandes, das an beiden Enden mittels ⎍⎍-Krampen an der Bodenlage des vorderen Gepäckraumes befestigt wurde. Die Umfüllung geschieht folgendermaßen: Lösen des Schnallverschlusses, öffnen des normalen Tankverschlusses und Schwenken des Zusatztankes um die Schraubenbolzen bis der Stutzen des Fischer-Tankes in der Einfüllöffnung des Haupttankes liegt. Jetzt legt man den Verschlußhebel um, und sofern man Glück hat, laufen die 20 Liter Reservebenzin ohne zu sprudeln in den Haupttank. Die Einbauzeit beträgt etwa 20 Minuten. Allerdings — und das ist das mißlichste an der ganzen Sache — paßt der Fischer-Zusatztank nur in die älteren Volkswagen bis einschließlich Modell 54 mit der alten Tankform.

Hersteller: F. & R. Fischer, Metallbau GmbH, Göppingen.

Preis: mit Haltegestänge 33,00 DM,
Halteband komplett etwa 4—5 DM.

Reserveradhalter

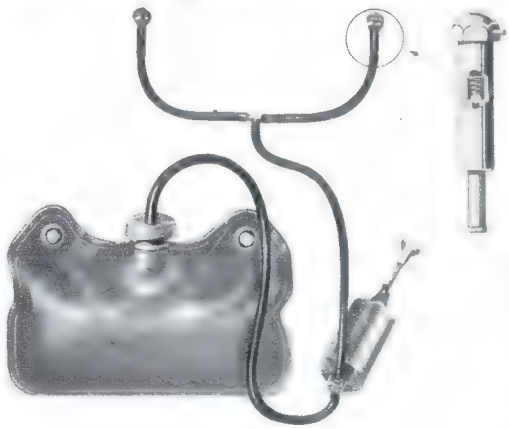
Das gibt's nicht serienmäßig zu kaufen und ist nur was für Leute, die fernab aller Zivilisation zwischen Nieder- und Oberbayern auf Feldwegen, über denen abwechselnd das vordere und hintere Wagenende aufsitzt, ihre Brötchen verdienen. Da beginnt nämlich nicht nur das Reserverad zu tanzen, sondern es fummelt im Laufe der Zeit langsam die dort verlegten Kabel durch. Abhilfe bringt in solchen Fällen nur ein dreiteiliges Halteband aus Ochsenleder, wobei man des besseren Anpreßdruckes wegen die beiden vorderen Riemen vor dem Anschrauben der Haltekrampen um 360 Grad dreht. Auf diese Art können den Schnallverschluß auch Damenhände bedienen. In unserem Falle wurde das Schnallenteil am Gestänge des Fischer-Zusatztankes mittels eines Blechdreiecks befestigt, um Deformationen des Haupttankes auszuschließen.

Hersteller: wird nicht serienmäßig hergestellt.

Preis: komplett etwa 7—8 DM.

SWF-Scheibenwaschanlage

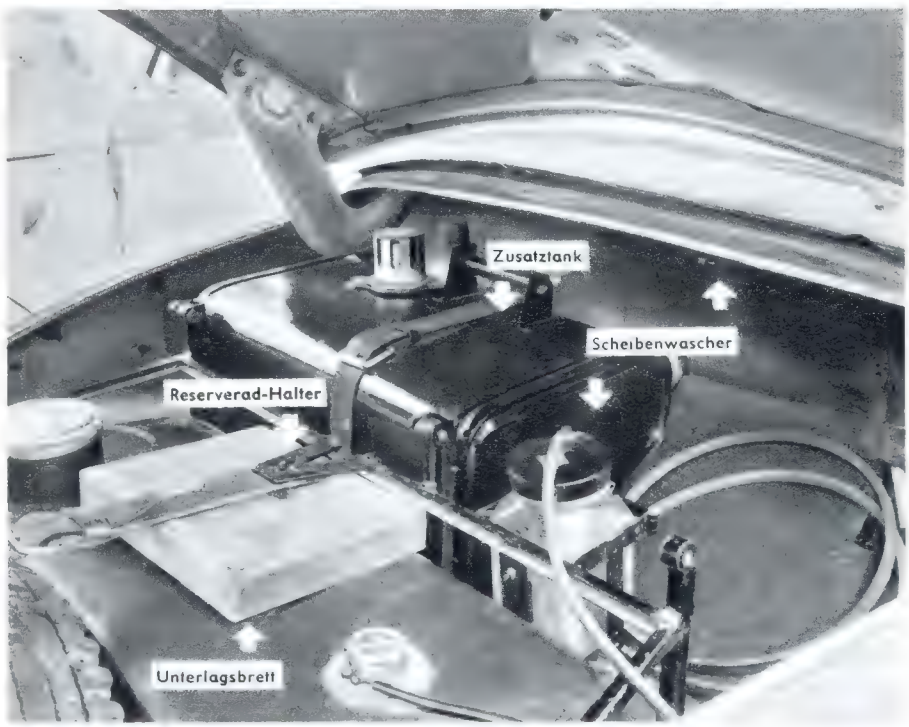
Ein Scheibenwascher ist eine unabdingbare Notwendigkeit. Und zwar vor allem für Fahrzeuge mit tiefliegender Windschutzscheibe, die den Dreckspritzern vorausfahrender Wagen besonders ausgesetzt sind. Aber auch Insektenleichen und trockenen Staub, der dann bei leichtem Regen die Windschutzscheibe völlig verschmiert, beseitigt ein Scheibenwascher einigermaßen. Ob man beim nachträglichen Einbau ein oder zwei Spritz-



düsen einbauen läßt, ist beim VW beispielsweise ziemlich gleichgültig. Bei gewölbten Windschutzscheiben aber genügt eine zentral angeordnete Spritzdüse im allgemeinen nicht, da dann der Wasserstrahl bei langsamer Fahrt oft glatt an der Scheibe vorbeispritzt. Der notwendige Wasserbehälter kann aus Glas bestehen oder ein Plastikbeutel sein. Zwar funktioniert, sofern man der Wasserfüllung keinen Alkohol zusetzt, bei strengem Frost die ganze Anlage nicht mehr, aber immerhin ist der Fall denkbar, daß das Wasser beim Übergang in den festen Zustand den ganzen Glaspott zertreibt. Außerdem ist der Plastik-Wasserbeutel auf jeden Fall leichter unterzubringen als ein Essiggurkenglas. Schließlich ist es auch nicht egal, welche Pumpe man nimmt. Bei der Druckpumpe steht der Bedienungsknopf im Ruhezustand zu weit nach vorn (was der inneren Sicherheit abträglich ist), die Fußpumpe baut man wohl nur ein, wenn der Wagen Handabblendung hat, und für die elektromotorische Zahnradpumpe muß man gleich das Doppelte bezahlen. Bleibt noch die Zugpumpe übrig. Die ist billig und für meine Begriffe normalerweise die praktischste Pumpe für den Gebrauchswagen. Gelegentlich neigen zwar die beiden übereinandergeschobenen Kolben zum klappern, aber mit einem übergeschobenen Gummiring und etwas dazwischengelegtem Schaumgummi ist ihnen das schnell und nachhaltig abzugewöhnen. Im Sommer sollte man dem Spülwasser etwa 15% Sidolin zusetzen, um angeklebte Insektenleichen schneller entfernen zu können. Die Gepflogenheit mancher Tankstellen, destilliertes Wasser aufzufüllen, bringt keine Vorteile. Der Einbau erfordert einen halben Nachmittag. Sie müssen nur darauf achten, daß der Bedienungsgriff bequem zum Lenkrad zu liegen kommt, und die Gummischläuche ohne scharfe Knicke verlegt werden.

Hersteller: SWF Spezialfabrik für Autozubehör, Gustav Rau GmbH, Bietigheim Wttbg.

Preis: komplett mit Druckpumpe DM 18,45 bis 21,15,
komplett mit Zugpumpe DM 18,45 bis 21,15,
komplett mit Fußpumpe DM 19,45 bis 22,15.
Mit Elektropumpe ohne Bedienungsschalter DM 36,65—39,35.
Spezialschalter DM 2,10.
Plastik-Wasserbehälter ohne Aufpreis, allein DM 8,45.



Wagenheberunterlage

Gibt's nicht zu kaufen, sondern man muß dazu den Dorftischler bemühen. Als Material nehme man astfreies Eichenholz aus der Stammmitte, und die Dicke wähle man 3—4 Zentimeter geringer als unter dem eingesteckten Wagenheber bei eingedrehter Spindel und abgeblasenem Reifen Platz ist. Die Stärke sollte aber wenigstens 40 mm betragen, und die runde Aussparung in der Mitte sollte nicht größer als der Durchmesser des Wagenheberfußes sein. Nützlich ist so eine Wagenheberunterlage nur für Fahrer, die in ländlicher Gegend viel durch Moose und über anmoorige Böden fahren müssen, auf denen der Wagenheberfuß beim Anheben des Fahrzeuges langsam aber um so nachhaltiger einsinkt.

Hersteller: keine serienmäßige Produktion.

Preis: etwa 1,50 DM.

Hazet-Werkzeugkasten Tourist

Daß man ernstlich am VW mal bauen muß, ist mir eigentlich nie passiert, seit ich ihn fahre. Und das sind immerhin 6 Jahre. Andererseits ist es aber ein beruhigendes Gefühl, einen genau auf das Fahrzeug abgestimmten Werkzeugkasten bei sich zu wissen. Bei Fahrten in weniger zivilisierte Gegenden und auf dem flachen Lande, wo das Kundendienstnetz 40 Kilometer-Maschen hat. Den Kummer mit festgefressenen Radschraubenbolzen und dem serienmäßig reichlich primitiven Schlüssel dazu kennen Sie ja. Und wem nachts bei Fieselregen mal der bis dato unbenutzte Steckschlüssel gerissen ist, dem platzt aus Sympathie nicht nur der Kragen, sondern der sieht sich schnellstens nach einem anständigen Werkzeugsatz um. Die Unterbringung des Hazet-Werkzeugkastens ist elegant gelöst: er wird mit einem kurzen Ruck in die Haltefedern der Radzierkappe des Ersatzrades geklemmt, das Werkzeug hat man immer ideal zur Hand, der Ersatzkeilriemen kommt dahinter, und klappern kann auch nichts, da innen alles mit Federklammern schön festgehalten wird. Besitzer der neuen VW-Modelle müssen sich allerdings entscheiden, was ihnen wichtiger ist: ein Werkzeugkasten oder ein „Tänkli" 8 Liter-Tank, der nämlich auch dorthin paßt. Der Preis für den Hazet-Werkzeugkasten ist nicht gerade niedrig, die Ausführung jedoch einwandfrei. Allerdings könnte man eigentlich für einen halben Hunderter verlangen, daß auch ein gekröpfter 19er-Ringschlüssel für die Ölablaßschraube am Motor beigegeben würde. Denn was ich in Genua und ein andermal in der Provence mit ausgeleierten Werkstatt-Gabelschlüsseln erlebt habe, war grauenhaft.

Hersteller: HAZET-Werk Hermann Zerver, Remscheid-Vieringhausen.

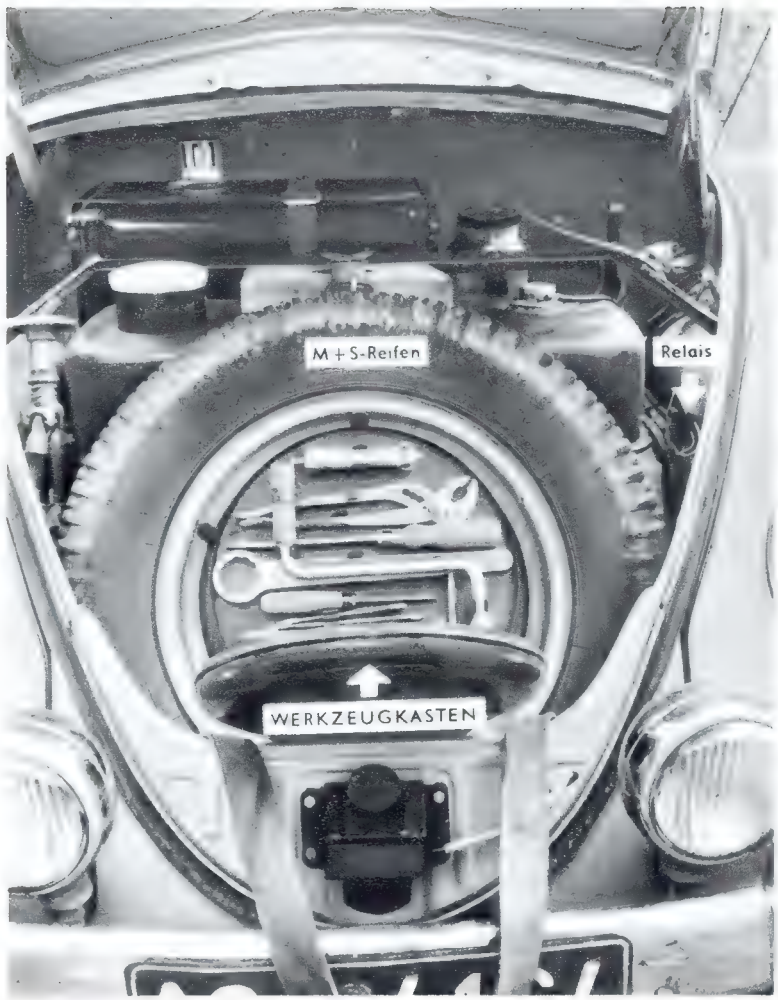
Preis: komplett DM 49,50.

M+S-Reifen

Daß M+S-Reifen Schneeketten weitgehend ersetzen können, hat sich inzwischen rumgesprochen. Auch daß deren vier, unter Umständen besser sein können als nur zwei auf den Hinterrädern. Aber nun gibt es besonders gelagerte Fälle, bei denen man das ganze Jahr über M+S-Reifen fahren sollte. Für Feld-, Wald- und Wiesenärzte, ihre Kollegen von der vierbeinigen Fakultät und Leute, die in Gebirgsgegenden dauernd Schmierstrecken befahren müssen. Während des praktischen Versuches, der sich über knapp drei Jahre erstreckte, wurde folgendes festgestellt: Bei vernünftiger Fahrweise ist der Abrieb auch nicht größer als der eines Normalreifens; nach Befahren von Schotterstraßen wurden die dauernd eingeklemmten Steinchen als störend empfunden, die das vorhergehende Auswuchten besonders an den Vorderrädern illusorisch machten. Die Griffigkeit auf nassen Wiesenstrecken und die Wühlfähigkeit bei Neuschnee waren überzeugend. Die Spurhaltung in klitschigen Kurven war frappierend, das Aufwirbeln von Steinchen auf Landwegen war stärker als bei Normalreifen, das Fahrgeräusch ist lauter (aber kaum störend) als bei normalen Decken, bei extremem Radeinschlag und schnelldurchfahrenen 90 Grad-Kehren bergab schleift der Protektor an der VW-Karosserie, und auf Straßenbahnschienen (vor allem bei Nässe) ist schon bei nur zur Hälfte abgefahrenen Profilen von Spurhaltung des Fahrzeuges keine Rede mehr. Für reinen Stadtverkehr bringen also M+S-Reifen nichts ein, bei im Gebirge stationierten Fahrzeugen mit viel Neuschneefällen ersetzen sie bis auf extreme Fälle die Ketten, aber in Sonderfällen mit unbefestigten Wiesenwegen und Moorböden sollten sie das ganze Jahr gefahren werden. Und wenn schon M+S-Reifen, dann auf allen 4 Rädern und dem Reserverad dazu. Daß man den Reifenwechsel im Augenblick der ersten Schneefälle vornimmt, wo man ein besonders griffiges Profil braucht, versteht sich von selbst. Bei Fahrten über Hochgebirgspässe legt man sie aber schon zu Beginn des Herbstes prophylaktisch auf. Für alle Fälle.

Hersteller: sämtliche Reifenfabriken.

Preis: für VW etwa 67 DM.



SWF-Schaltrelais

Daß lange Leitungen oder solche mit kleinem Querschnitt einen Spannungsabfall bringen, lernt man schon vor dem Abitur. Hat man einen guten Physiklehrer gehabt, so weiß man auch, daß die Übergangswiderstände in den Schaltern zwangsläufig verminderte Leistungen bringen. Bis es aber dann soweit ist, daß man einen eigenen Wagen besitzt, hat man diese theoretischen Kenntnisse schon wieder vergessen. Frischen wir diese also durch folgendes auf: Scheinwerfer brennen heller, Nebellicht ist brauchbarer und Signalhörner tönen lauter, wenn man kurz vor dem Stromverbraucher ein den Spannungsverlust verminderndes Relais zwischenschaltet, daß nahezu die gesamte Betriebsspannung zur Wirkung kommt. Auch für alle anderen Stromverbraucher, die mit möglichst geringem Spannungsabfall geschaltet werden müssen, um eine hohe Leistung zu erzielen, ist so ein dazwischengebautes Relais von Nutzen. So z. B. zur automatischen Ausschaltung des Radios bei Starterbetätigung (zum Schutz des Zerhackers), beim Abblenden bei wahlweiser Fuß- und Handschalterbetätigung, und bei Nebelscheinwerfern um die gesetzlich vorgeschriebene Schaltung zu erzielen.

Hersteller: SWF-Spezialfabrik für Autozubehör, Gustav Rau GmbH, Bietigheim Württemberg.

Preis: R-14 für Spannungsverlustverminderung DM 5,20,
R-15 für vorschriftsmäßige Nebelscheinwerferschaltung DM 5,20,
R-16 für doppelte Abblendschalter DM 6,00.

Hans Immert

Waren Sie schon einmal im Hunsrück?

Die Lage:

Alles das, was westlich des Rheins, südlich der Mosel, östlich der Saar und nördlich der Nahe liegt, gehört zum Hunsrück. Im weiteren Sinne auch noch die Ecke zwischen der Nahe und der Glan. Das ergibt ein Trapez von 100 km Basis und 56 km Höhe; also rund 5000 Quadratkilometer. Oder 5mal den Flächeninhalt der Insel Rügen; also allerhand „Land"!

Die Gliederung:

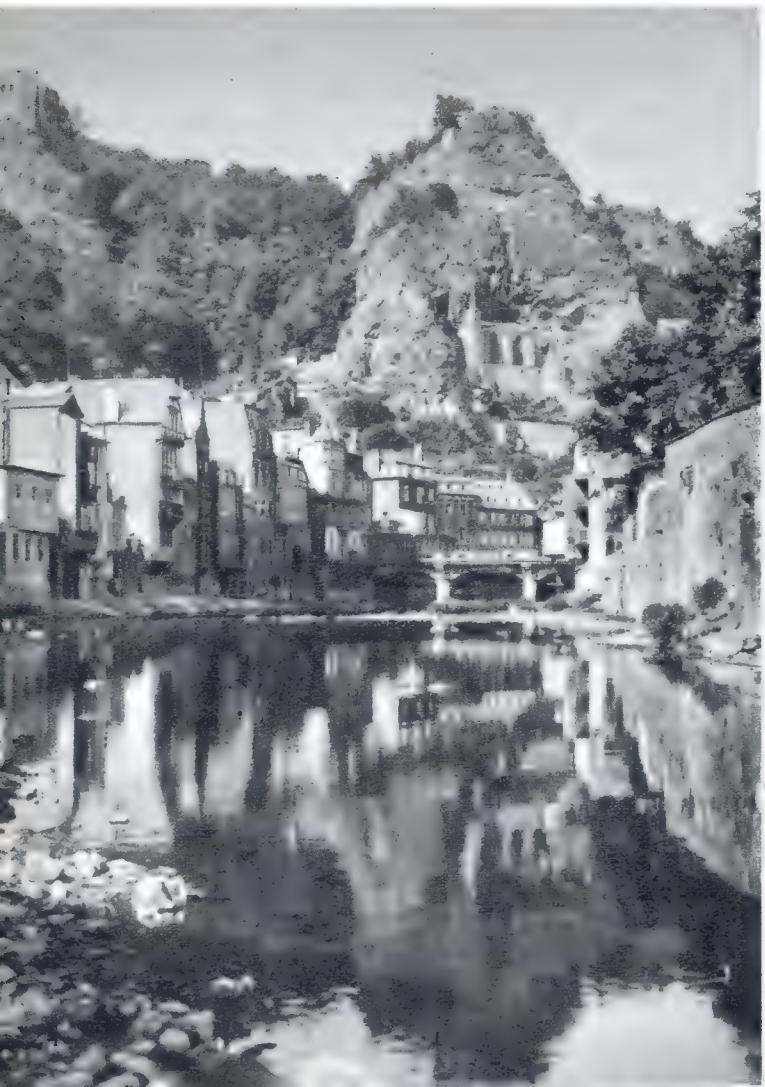
Der Hunsrück besteht aus einer Hochfläche im System des Rheinischen Schiefergebirges, die steil zum Rhein abbricht, und nach Süden — also zum Pfälzer Bergland zu — allmählich ausstreicht. Das erinnert an die Schwäbische Alb, auch wenn hier Grauwacken und Tonschiefer die Jurakalke ersetzen. Über dieser Hochfläche erheben sich zwei Quarzithöhenzüge, die geschlossenen Laubwald tragen. Die höchste Erhebung ist der 816 m hohe Erbeskopf; die durchschnittliche Höhe des Hunsrück liegt aber zwischen 400 und 500 Metern. Die Unterteilung in Hochwald, Oosburger Hochwald, Schwarzwälder Hochwald, Errwald, Idarwald, Soonwald und Binger Wald ist aber von untergeordneter Bedeutung, da sich diese Höhenzüge nicht markant von dem Sockel des Hunsrück abheben.

In dieses Rumpfgebirge haben nun die kleinen Flüsse, die dieses Gebiet zum Rhein, zur Nahe, Saar und Mosel hin entwässern, kurze tiefeingeschnittene Täler hineingefressen.

Die schönsten Stellen:

Daraus folgt nun, daß der Hunsrück landschaftlich gesehen zwei Höhepunkte hat: einmal diese kleinen, steilwandigen Nebentäler, von denen die nach St. Goar, Oberwesel, Dhaun und Treis hinunter die schönsten sind, und die Hochlagen des Hunsrück mit ihren überraschenden Fernsichten, die gerade jetzt im Spätherbst durch die Laubfärbung etwas Unwahrscheinliches bekommen: Die Farben sind hier oben nicht so hart wie drüben in der Eifel und nicht so ausgewischt wie in Mainfranken oder am Rande des Pfälzer Waldes.

Idar-Oberstein mit Felsenkirche und Burgruine — Foto: Burger



Die Eingangstore:

Im eigentlichen Hunsrückgebiet liegen weder größere Städte noch Orte mit einem großen Namen. Man muß sich daher die Randstädte merken:

Idar-Oberstein: 25 000 Einwohner, Edelsteinhandel, weltbekannte Achatschleifereien, gute Hotels (4.— bis 5.— DM).

Bad Kreuznach: 32 000 Einwohner, radiumhaltige Thermen mit Kurbetrieb, Weinhandel, malerische, alte Winkel. Sehr gute Hotels (3.50 bis 10.— DM).

Bingen: 17 000 Einwohner, lohnend Auffahrt zur Burg Klopp, „Rheingaublick", Weinhandel, viele Hotels (3.— bis 10.— DM). Im Sommer viel Fremdenbetrieb.

Koblenz: 78000 Einwohner, lohnend die St.-Castor-Kirche, die Festung

Ehrenbreitstein, der „Rittersturz" (schöne Aussicht), das Rheinmuseum. Zur Hochsaison überlaufen. Viele z. T. sehr gute Hotels (4.— bis 15.— DM).

Cochem: 6500 Einwohner, besuchenswert Burg, und Tiefblick auf Mosel von der ersten Kehre der B-49 nördlich Cochem. Abstecher nach Beilstein (10,5 km) nicht versäumen! Im Sommer viel Betrieb. Viele Hotels (3.50 bis 10.— DM).

Bernkastel-Kues: 5600 Einwohner, mittelalterliche Bauten, berühmte Weinlagen („Bernkastler Doktor" mit zartem Rauchgeschmack!). Lohnend der Tiefblick von Burg Landshut. Im Sommer viel Durchgangsverkehr. Gute Hotels (3.50 bis 7.50 DM).

Trier: 80 000 Einwohner. Älteste Stadt Deutschlands. Die Porta Nigra und den Dom muß man gesehen haben. Ebenso die Reste des Amphitheaters und der römischen Thermen. Viele z. T. sehr gute Hotels (4.— bis 15.— DM).

Das Landschaftsbild:

In den Hochlagen bestimmen Eichen-, Buchen- und Nadelwälder das Landschaftsbild; die weiten Fernblicke und tiefeingeschnittenen Quelltäler sorgen für genügend Abwechslung. Da gibt es Waldbachgemurmel und Fichtendickichte, verwunschene Burgen und weidende Schafe zwischen Besenginster und sinkender Sonne; alte Brücken und sonnige Plätzchen unter alten Überhältern; kleine Waldseen und Heideflächen, die jetzt am Abblühen sind. Nichts ist hier dramatisch. Nichts aufregend. Alles in allem ein Andante pastorale vom Morgenrot bis zum Abendfrieden; von dem ersten Schlüsselblumengelb am Bachgeglucker bis zum Grellrot des Bergahorns im Spätherbste. Und liegt dann die erste Neue über dem Land, so wundert man sich, was hier eigentlich alles in den Wäldern steckt: Hirsch und Sau, Reh und Has, Fuchs und Dachs, Groß- und Maulwiesel, der Marder und der gelbbraune Stänker.

Die kleinen Nester:

Mitten im Hunsrück liegen all die kleinen Nester, in denen man sauber (z. T. sogar mit Zentralheizung, fast alle aber mit fließendem Wasser) unterkommt: Rheinböhlen und Thalfang, Rhaunen und Stromberg, Dhaun und Kastellaun, Morbach und Hermeskeil, Lichtenberg, Birkenfeld und noch zwei Dutzend andere. Das Frühstück beginnt hier mit 1.30 DM, die Übernachtung mit 2.50 DM und die Vollpension mit ganzen 6.— DM! Dazu brauchen Sie nur ins Kellenbachtal und längs des Hahnenbaches in den Hunsrück hineinzufahren, den Dhronbach hinauf oder den Flaumbach entlang. Nur eins suchen Sie hier oben vergebens, wo an lauen Sommerabenden an der Flekartshöhe der Bilch durch das Astwerk geistert, in weichen Hornungsnächten an der Alten Burg der Waldkauz kullert, am

Idarkopf noch die Hohltaube horstet und an der Wildenburg noch die Erdspechte ihre Wohnhöhlen haben: lauten Betrieb. Der ist unten in den Rheinnestern und Moseldörfern zurückgeblieben.

Die große Attraktion:

Mitten durch dieses Gebiet zieht eine ganz unwahrscheinliche Straße: vorzüglich ausgebaut mit zügigen Kurven und Asphaltbelag, mit Ortsumgehungen und breit wie eine Autobahn. Auf 140 Kilometer! Das ist das längste durchgehend erstklassig ausgebaute Straßenstück Deutschlands und trägt die offizielle Bezeichnung „Hunsrück-Höhenstraße". Sie verbindet Koblenz mit Trier unter Umgehung des zeitraubenden Kurvengeschlängels im Moseltal. Da die Hunsrück-Höhenstraße — wie schon ihr Name sagt — über die Höhen führt, ist sie gleichzeitig auch eine Aussichtsstraße. Allerdings nicht auf ihrer gesamten Länge. Hier sind die Stellen, die Sie sich besonders merken müssen: Die neun großen Kehren gleich hinter Koblenz, den Blick aus den Fenstern der Burgruine Kastellaun und der mittelalterlichen Warte des „Stumpfen Turmes", die Ausblicke vor und hinter Hermeskeil, von der Niederzerfer Hochfläche und der großen Rechtskurve am Dreikopf. Ihr Höhepunkt schlechthin ist der Abstecher von Halsenbach zur Fleckardtshöhe (3 km), von wo an klaren Spätherbsttagen der Blick vom Siebengebirge bis zu den blauen Taunushöhen reicht.

Im Zuge der Hunsrück-Höhenstraße finden Sie einfache Unterkünfte im Forsthaus Remstecken, in Buchholz, Kappel und im Gasthaus „Zur Barriere"; dann auch in Thalfang und Kell. Anspruchsvollere finden entsprechende Quartiere in Emmershausen, Reifenthal, Kastellaun, Morbach und Hermeskeil.

Wer von der Hunsrück-Höhenstraße den vollen Genuß haben will, der merke sich noch folgendes: Zwischen 9 und 12 Uhr fährt man hier besser von Ost nach West, und ab der Kaffeepause in umgekehrter Richtung. Und was die wenigsten wissen: die Hunsrück-Höhenstraße eignet sich bestens zur Rückkehr von einer Moselfahrt nach Koblenz. Das schafft man nämlich in zwei Stunden.

Im übrigen ist die Hunsrück-Höhenstraße auf ihrer ganzen Länge von Koblenz bis Ruwer schön.

Was sich sonst noch lohnt:

Zwischen der Hunsrück-Höhenstraße und dem Rhein lohnen sich folgende Straßen: Emmelshausen — Boppard, Emmelshausen — St. Goar, Kappel — Kirchberg — Simmern — Bacharach und Simmern — Stromberg — Bingen. Zwischen der Hunsrück-Höhenstraße und der Mosel sollten Sie sich diese Wege merken: Kastellaun — Treis, Kappel — Treis und Hermeskeil — Pfalzel; zwischen der Hunsrück-Höhenstraße und der Nahe: Gemünden — Münchwald, Winterbach — Mandel, Gemünden — Dhaun, Morbach — Rhaunen — Kirn, Thalfang — Idar-Oberstein und Morbach — Birkenfels. Und wer von hier zum Saargebiet fahren will, der fahre möglichst die Strecken von Hermeskeil nach Dragstuhl, von Birkenfels nach Mettnich oder von Baumholder (gute Ortsumgehung wie sie sein soll) nach St. Wendel.

Im Nahetal bei Idar-Oberstein müssen Sie auch mal in eine der alten Achatmühlen schauen. Hier wurden ursprünglich Achatblöcke, die der Bach aus dem Melaphyr ausgewaschen hat, geschliffen. Von außen sind das ei- bis kopfgroße unansehnliche Knollen, die zunächst weiter nichts als Chalzedon-Ausgüsse vorgebildeter, blasiger Hohlräume sind. Die verschiedenartigen Färbungen sind durch Metallbeimengungen entstanden. Die ganze Schönheit dieses Halbedelsteines kommt erst durch den Schliff und die nachfolgende Politur zutage. Die Färbung kann man zwar durch Anilinfarben verstärken, aber die Schönheit dieser grellbunten Steine nicht. Der Name leitet sich von dem sizilianischen Fluß „Achates" ab. Die heute hier verarbeiteten Rohachate, aus denen man neben Schmucksteinen auch Zapfen und Lager für die Feinmechanik, Poliersteine und Reibschalen (bis Waschbeckengröße) für die chemisch-pharmazeutische Industrie herstellt, kommen aus Brasilien, Indien und Uruguay. Die interessantesten Stücke (meist diejenigen, die das lebhafteste Farbspiel zeigen) werden, wie schon gesagt, zu Schmuck verarbeitet. Man schneidet die Achatknollen zunächst in entsprechend starke Scheiben, schleift diese dann auf beiden Seiten glatt und poliert sie hinterher. Hierauf erfolgt der Zuschliff auf die gewünschte Größe: talergroß zu Anhängern, pfenniggroß zu Ringplatten und noch kleiner für Halskettchen.

Und wenn Sie schon mal in Idar-Oberstein sind, dann versäumen Sie nicht, hier ins Gewerbemuseum zu gehen. Die hier untergebrachte Sammlung „Die Edelsteine des Erdballes" nimmt nämlich unter den Museen so etwas wie eine Sonderstellung ein, ähnlich der Senkenbergsammlung in Frankfurt am Main oder dem Museum Hauff an der Autobahn Stuttgart—Ulm. Was da gezeigt wird? Übersichtlich nach Erdteilen geordnete Edelsteine mit ihren Fundstätten, und zwar als Rohsteine, wie sie an Ort und Stelle gefunden werden, als Anschliffe, als Fertigschliffe und als fertige Schmuckstücke. Diese Ausstellung ist nicht überlaufen, die Art der Darstellung ist auch Laien verständlich, und was die Ausstellung als solche anbelangt, so müßte die sich eigentlich jeder ansehen, dessen Allgemeininteresse über das übliche Maß hinausgeht. Diese Edelsteinschau ist vormittags und nachmittags geöffnet.

Die Campingmöglichkeiten:

Wenn es jetzt auch schon reichlich spät im Jahr ist, so sei trotzdem auf folgende Möglichkeiten verwiesen: Gegenüber Zeltingen an der Mosel, am linken Moselufer bei Cues, auf den Zeltplatz in Trier, auf die Campingmöglichkeiten gegenüber dem Loreleifelsen bei St. Goar, am Sportplatz St. Goarshausen, unterhalb der Zehntgasse in Braubach, im Bingerloch, in Bad Kreuznach und in der Nähe des Rißbacher Hofes bei Zell an der Mosel.

Und wer einmal etwas anderes als das übliche essen will, der merke sich in Idar-Oberstein die Waldschenke Wächertskaulen: da gibt es einen Spießbraten, wie man ihn nicht alle Tage bekommt!

Das also ist der Hunsrück. Er ist gleich gut für einen Ferienaufenthalt und zu einem kurzen Besuch geeignet. Hierher kann man vom späten Frühjahr bis weit in den Herbst hinein fahren, wenn anderswo die „Saison" schon zu Ende ist. Und ist man erst mal von der Mosel, dem Rhein und der Nahe weg, dann wird es still und — billig. *Ulrich Sempert*

Für Ihr Reise-Merkbuch

Der Reise- und Verkehrsverlag Stuttgart, Gutenbergstr. 21, hat ein umfassendes Sonderverzeichnis über Autokarten und Reiseführer herausgebracht, das kostenlos abgegeben wird.

*

Wenn Sie in der Schweiz auf dem Gotthard, Susten, Grimsel, Simplon, Julier, Flüela, Col des Mosses, Col du Pillon und der Furka einen auffällig schwarz-gelb bemalten Wagen sehen, so sind das Patrouillenfahrzeuge des Touring-Club der Schweiz (TCS). Wer was will oder braucht, darf sie anhalten.

*

Die Frauenmauerhöhle zwischen Tragöß und Eisenerz in Österreich ist ein regelrechter Naturverkehrsweg durch einen Gebirgsstock. Sie ist nicht durch nachträgliche Sprengungen erweitert und führt als 700 Meter langer schiefer Riesenstollen durch ein wundersames Stück Welt mit Pflanzen ohne Chlorophyll, seltene Gesteinsformationen und klimatische Merkwürdigkeiten. Sie ist also keine „Höhle" im üblichen Sinne, sondern ein Gesteinsspalt. Die Frauenmauerhöhle hat übrigens Peter Rosegger im „Gottsucher" beschrieben.

*

Wer auf großer Fahrt quer durch Frankreich ist und nicht viel Zeit auf das Suchen eines Restaurants verschwenden will, sei auf die Bahnhofsbüffets verwiesen. Besonders schmackhaft sind dort die „Regionalgerichte", die Spezialitäten der betreffenden Gegend sind. Sie kosten inklusive einem Wein des dortigen Wachstums 750 bis 950 franz. Francs. Eine Vorspeise, einen Hauptgang und Käse bekommt man dort aber auch schon für 350 bis 450 ffr.

*

Bei Olten in der Schweiz wurde ein neues Motel eröffnet. Es nennt sich — da es an der Route Basel—Gotthard—Tessin liegt — „Nordsüd". Es besitzt ein Selbstbedienungsrestaurant, einen Speisesaal und alles, was man sonst von einem neuzeitlichen Hotel verlangen muß. Es liegt besonders für die Reisenden aus dem Raume Dortmund—Köln—Frankfurt günstig, da man am zweiten Tage der Fahrt um die Mittagszeit am Gotthard ist, wo die Verladerei schneller als in den Morgenstunden vor sich geht, da dann der Andrang geringer ist.

*

Wer in Spanien „billig" leben will, der halte sich an Fische und andere Meerestiere. Aber das geht leider nur in Küstennähe.

*

Im Altmühltale bei Neu-Essing gibt es eine Höhle, in der die einzigen prähistorischen Felszeichnungen Deutschlands — nämlich ein Steinbock — zu sehen sind. Neu-Essing liegt 7 km oberhalb von Kehlheim, wo die Altmühl in die Donau mündet.

*

Im Rasthaus „Chaussee", 1 km nördlich der Autobahnausfahrt Ulm-West in Richtung Dornstadt, verlangt man keinen Bedienungszuschlag für den Zimmerservice, und die Unterstellung des Fahrzeuges in einer Sammelgarage ist im Zimmerpreis (DM 4.00 pro Bett) auch noch inbegriffen. Außerdem bekommt man dort auch noch nachts um drei Uhr was Warmes zu essen. — Vivant sequentes!

*

In Lugano gibt es jetzt eine neue Hotel-Kategorie: das „Hotel Garni". Das ist kein irgendwie „verziertes" Hotel, sondern ein Hotel modernster Bauart für diejenigen Touristen, die lediglich ein Zimmer mit Frühstück wünschen.

*

Ein neues „Motel" wurde auch oberhalb von Ponte Tresa am äußer-

Fortsetzung auf Seite 43

Was kostet D

Betriebskosten a

Das Automobil gehört zu den populärsten Dingen des modernen Lebens, alle Welt interessiert sich dafür, doch um so merkwürdiger mag es erscheinen, daß insbesondere bei den Interessenten und Käufern privater Personenwagen oft geradezu abenteuerliche Vorstellungen über die tatsächlichen Betriebskosten vorherrschen, die sie beim Besitz eines Wagens zu erwarten haben. Viel mehr, als man es unter denkenden Menschen für möglich halten sollte, wird tatsächlich gewissen Reklamegags Glauben geschenkt. Es sind, wie man immer wieder erstaunt feststellen kann, gar nicht so wenige, die es als bare Münze nehmen, daß jeder ohne weiteres im Mercedes-Diesel mit einem Durchschnittsverbrauch von 5 Liter/100 km von Stuttgart nach Hamburg oder mit dem Lloyd 600 für 8 Mark je Person von Bremen nach München fahren könne. Ganz gewiß sind diese Angaben keine Lügen, aber ebensowenig stimmen sie halt leider mit der realen Autofahrerei überein. Es hat aber wirklich keinen Sinn, sich vor der Anschaffung eines Wagens Illusionen über dessen spätere Betriebskosten zu machen. Dies gilt insbesondere dann, wenn man sich das gute Stück vornehmlich zum Privatgebrauch anschafft, denn der hört dann auf, ein Vergnügen zu sein, wenn man sich dadurch ständig finanziell überfordert fühlt.

So kann es nur nützen, von Zeit zu Zeit einen den realen Gegebenheiten soweit wie möglich entsprechenden Betriebskostenvergleich zwischen den wichtigsten deutschen und ausländischen Personenwagenmodellen zu geben, soweit sie auf dem deutschen Markt eine Rolle spielen. Alle überhaupt vorhandenen können wir dabei naturgemäß nicht berücksichtigen, ebensowenig die preislich oft recht unterschiedlichen Karosserieausführungen der einzelnen Typen. Die Berechnung aber, die dieser Übersicht zugrunde liegt, ist im Prinzip so einfach,

Die Betriebskosten deutscher

	Rollermobile			Kleine Wagen								
	Messerschmitt KR 200 Standard	BMW Isetta 300 Standard	Goggomobil T 300	Lloyd LP 400	Lloyd LP 600	Fiat 600	VW Standard	VW Export	Renault Dauphine	NSU-Fiat Neckar	Goliath GP 900 E	DKW 3 = 6 Spezial
Listenpreis DM	2245.—	2600.—	3050.—	3350.—	3680.—	4150.—	3790.—	4600.—	5480.—	5550.—	5750.—	5695.—
Kaufpreis [1] DM	2410.—	2726.—	3202.—	3500.—	3830.—	4480.—	3940.—	4750.—	5700.—	5950.—	6075.—	6005.—
Hubraum ccm	191	295	293	386	596	633	1192	1192	845	1089	886	896
Leistung PS	10	13	15	13	19	19	30	30	27	34	40	40
Verbrauch Liter 100/km	Zweitakt 4,5	5,5	Zweitakt 6	Zweitakt 6	7	6,5	8	8	7	8	Zweitakt 8	Zweitakt 10
	DM	DM	DM	DM	DM	DM	DM	DM	DM	DM	DM	DM
Kraftfahrzeugsteuer	29	44	44	58	87	101	173	173	130	159	130	130
Haftpflichtversicherung [2]	74	95	95	95	126	126	168	168	168	210	252	252
Kaskoversicherung [3]	103	154	154	154	181	181	233	233	233	270	296	296
Garage	240	240	240	360	360	360	360	360	360	360	360	360
Sonstiges	20	20	20	30	30	40	40	40	40	40	40	40
Feste Kosten pro Jahr	466	553	553	697	784	808	974	974	931	1039	1078	1078
	Pfg.	Pfg.	Pfg.	Pfg.	Pfg.	Pfg.	Pfg.	Pfg.	Pfg.	Pfg.	Pfg.	Pfg.
Kraftstoff [4]	2,9	3,6	3,9	3,9	4,6	4,2	5,2	5,2	4,6	5,2	5,2	6,5
Motoröl [4]	0,4	0,3	0,6	0,6	0,2	0,1	0,1	0,1	0,3	0,1	0,6	0,7
Reifen [5]	0,4	0,5	0,5	0,9	1,0	1,1	1,1	1,1	1,1	1,1	1,1	1,1
Reparaturen u. Wartung	3,0	3,5	3,5	3,5	4,0	4,5	4,0	4,0	5,0	5,0	5,0	5,0
Sonstiges	0,2	0,2	0,2	0,3	0,3	0,3	0,3	0,3	0,4	0,4	0,4	0,4
Betriebskosten je km	6,9	8,1	8,7	9,2	10,1	10,2	10,7	10,7	11,4	11,8	12,3	13,7
Gesamtkosten pro Jahr bei jährl. Fahrleistg. von	DM	DM	DM	DM	DM	DM	DM	DM	DM	DM	DM	DM
10 000 km	1156	1363	1423	1617	1794	1828	2044	2044	2071	2219	2308	2448
20 000 km	1846	2173	2293	2537	2804	2848	3114	3114	3211	3399	3538	3818
40 000 km	3226	3793	4033	4377	4824	4888	5254	5254	5491	5759	5998	6558
60 000 km	4606	5413	5773	6217	6844	6928	7394	7394	7771	8119	8458	9298
Gesamtkosten je km bei jährl. Fahrleistg. von	Pfg.	Pfg.	Pfg.	Pfg.	Pfg.	Pfg.	Pfg.	Pfg.	Pfg.	Pfg.	Pfg.	Pfg.
10 000 km	11,6	13,6	14,2	16,2	17,9	18,3	20,4	20,4	20,7	22,2	23,1	24,5
20 000 km	9,2	10,9	11,5	12,7	14,0	14,2	15,6	15,6	16,6	17,0	17,7	19,1
40 000 km	8,1	9,5	10,1	11,0	12,1	12,2	13,1	13,1	13,7	14,4	15,0	16,4
60 000 km	7,7	9,2	9,6	10,4	11,4	11,5	12,3	12,3	12,9	13.5	14,1	15,5

Die Betriebskosten deutscher und ausländischer P

	Rollermobile			Kleine Wagen								
	Messerschmitt KR 200 Standard	BMW-Isetta 300 Standard	Goggomobil T 300	Lloyd LP 400	Lloyd LP 600	Fiat 600	VW Standard	VW Export	Renault Dauphine	NSU-Fiat Neckar	Goliath GP 900 E	DKW 3 = 6 Spezial
Feste Kosten pro Jahr laut obiger Tabelle DM	466	553	553	697	784	808	974	974	931	1039	1078	1078
Abschreibung [6] DM	302	341	400	437	479	560	492	593	712	744	760	750
Verzinsung [7] DM	75	85	100	109	120	140	123	148	178	186	190	187
DM	843	979	1053	1243	1383	1508	1589	1715	1821	1969	2028	2015
Betriebskosten je km laut obiger Tabelle Pfg.	6,9	8,1	8,7	9,2	10,1	10,2	10,7	10,7	11,4	11,8	12,3	13,7
Abschreibung [6] Pfg.	1,2	1,4	1,6	1,2	1,3	1,5	0,8	0,9	1,9	2,0	2,0	2,0
Pfg.	8,1	9,5	10,3	10,4	11,4	11,7	11,5	11,6	13,1	13,8	13,8	15,4
Gesamtkosten je km bei jährl. Fahrleistg. von												
10 000 km Pfg.	16,5	19,3	20,8	22,8	25,2	26,8	27,4	28,8	31,3	33,5	34,1	35,6
20 000 km Pfg.	12,3	14,4	15,6	16,6	18,3	19,2	19,5	20,2	22,2	23,6	23,9	25,5
40 000 km Pfg.	10,2	12,0	12,9	13,5	14,9	15,5	15,5	15,9	17,7	18,7	18,7	20,4
60 000 km Pfg.	9,5	11,1	12,1	12,5	13,7	14,2	14,2	14,4	16,1	17,1	17,2	18,8

Erläuterungen:

[1]) Eingerechnet ist eventueller Mehrpreis für Heizung bzw. Gebläse sowie DM 150.— (bei Rollermobilen DM 100.—) für Überführung, Zulassung usw.

[2]) Prämie für Mindest-Haftpflichtversicherung (Deckungssummen 100 000/10 000/4000 DM) einschließlich 5% Versicherungssteuer

[3]) Prämie für Kaskoversicherung mit 500 DM Selbstbeteiligung, einschließlich 5% Versicherungssteuer

[4]) Errechnet mit mittleren Zonenpreisen: Pro Liter Normalbenzin 65 Pfg., Superbenzin 72 Pfg., Dieselkraftstoff 50 Pfg., Motorenöl DM 2.80

[5]) Die mittlere Lebensdauer der Reifen wurde mit 25 000 km angesetzt

ich Dein Auto?

f Heller und Pfennig

daß sie jeder selbst für irgendeinen beliebigen anderen Wagen, so er hier nicht aufgeführt ist, ohne weiteres nach dem gleichen Schema vornehmen kann.

Ohnehin bleibt es nämlich niemandem erspart, selbst den Rechenstift zur Hand zu nehmen, sofern er ganz wirklichkeitsgetreu die tatsächlichen oder mutmaßlichen Betriebskosten des eigenen Wagens genau ermitteln will. Unsere Tabellen können hierüber nämlich nicht allgemeingültig Aufschluß geben, denn wir müssen mehr oder weniger schematisch einheitliche Gegebenheiten zugrunde legen, während die in der Praxis individuell anfallenden Kosten recht unterschiedlich sein können. Unsere Tabellen bieten also keine sofort für den Einzelfall zutreffende Kostenberechnung, sie liefern hingegen eine für deren Anfertigung brauchbare Grundlage, und sie gestatten vor allem einen kostenmäßigen Vergleich zwischen den einzelnen Modellen. Die relativen Unterschiede bleiben nämlich stets in ungefähr der gleichen Größenordnung bestehen, auch wenn im Einzelfall beim einen oder anderen Kostenfaktor andere Gegebenheiten vorliegen, als sie von uns auf Grund durchschnittlicher Erfahrungswerte zugrunde gelegt sind.

Der wichtigste Posten in der gesamten Rechnung ist der Kraftstoffverbrauch. Dies ist zwar im allgemeinen bekannt, was aber nichts daran ändert, daß sich sehr viele Leute gerade darüber keine ehrliche Rechenschaft ablegen. Es ist geradezu die Regel, daß sich Autofahrer, mindestens dritten Personen gegenüber, über den Kraftstoffverbrauch ihres Wagens völlig falschen Vorstellungen hingeben. Es machen sich ohnehin nur wenige Mühe, den tatsächlichen Verbrauch laufend zu überwachen, was sehr einfach dadurch geschehen kann, daß man wenigstens von Zeit zu Zeit den Tank randvoll füllen läßt und bei solchen Gelegenheiten

nd ausländischer Personenwagen

	Mittlere Wagen								Große Wagen					
Ford Taunus 12 M	Ford Taunus 15 M	Opel Olympia Rekord	Borgward Isabella	Fiat 1400 B	Peugeot 403	Mercedes 180 D	Mercedes 190	Porsche 1600	Opel Kapitän	Mercedes 219	Mercedes 220 S	BMW 501/V 8	Mercedes 300 c	Ford V 8
590.—	6185.—	6100.—	6980.—	7950.—	7950.—	9450.—	9450 —	12 700.—	9350.—	10 500.—	12 500.—	14 450.—	22 000.—	18 000.—
000.—	6495.—	6410.—	7290.—	8310.—	8250.—	9600.—	9600.—	12 850.—	9660.—	10 650.—	12 650.—	14 665.—	22 150.—	18 150.—
1172	1498	1488	1493	1395	1468	1767	1897	1582	2473	2195	2195	2580	2996	4786
38	55	45	60	54	58 (SAE)	43	75	60	75	85	100	90	125	212 (SAE)
						Diesel								
8,5	10	10	10	11,5	10,5	7,5	12 (Super)	10 (Super)	11,5	14 (Super)	13 (Super)	(15 Super)	(15 Super)	(18 Super)
DM	DM	DM	DM	DM	DM	DM	DM	DM	DM	DM	DM	DM	DM	DM
173	216	216	216	202	216	260	274	231	360	317	317	375	432	692
252	305	273	305	305	305	273	357	305	357	357	357	357	420	473
296	322	309	387	322	387	309	425	387	425	463	566	566	840	1050
360	360	360	360	360	360	360	360	360	360	360	360	360	360	360
50	50	50	60	60	60	60	60	60	60	60	60	80	100	100
1131	1253	1208	1328	1249	1328	1262	1476	1343	1562	1557	1660	1738	2152	2675
Pfg.	Pfg.	Pfg.	Pfg.	Pfg.	Pfg.	Pfg.	Pfg.	Pfg.	Pfg.	Pfg.	Pfg.	Pfg.	Pfg.	Pfg.
5,5	6,5	6,5	6,5	7,5	6,8	3,8	8,6	7,2	7,5	10,1	9,4	10,8	10,8	13,0
0,5	0,3	0,3	0,4	0,3	0,4	0,3	0,3	0,3	0,4	0,4	0,4	0,5	0,5	0,4
1,1	1,2	1,1	1,2	1,2	1,3	1,3	1,4	1,4	1,4	1,5	1,5	1,5	2,0	2,0
5,0	6,0	5,0	6,0	6,0	6,5	6,5	7,0	7,0	6,0	7,5	7,5	7,5	8,0	8,0
0,5	0,5	0,5	0,6	0,6	0,6	0,6	0,7	0,7	0,7	0,8	0,8	0,8	0,9	0,9
12,6	14,5	13,4	14,7	15,6	15,6	12,5	18,0	16,6	16,0	20,3	18,6	21,1	22,2	24,3
DM	DM	DM	DM	DM	DM	DM	DM	DM	DM	DM	DM	DM	DM	DM
2391	2703	2548	2798	2809	2888	2512	3276	3003	3162	3587	3520	3848	4372	5105
3651	4153	3888	4268	4369	4448	3762	5076	4663	4762	5617	5380	5958	6592	7535
6171	7053	6568	7208	7489	7568	6262	8676	7983	7962	9677	9100	10178	11032	12395
8691	9953	9248	10148	10609	10688	8762	12276	11303	11162	13737	12820	14378	15472	17255
Pfg.	Pfg.	Pfg.	Pfg.	Pfg.	Pfg.	Pfg.	Pfg.	Pfg.	Pfg.	Pfg.	Pfg.	Pfg.	Pfg.	Pfg.
23,9	27,0	25,5	28,0	28,1	28,9	25,1	32,8	30,0	31,6	35,9	35,2	38,5	43,7	51,1
18,3	20,6	19,4	21,3	21,8	22,2	18,8	25,4	23,3	23,8	28,1	26,9	29,8	33,0	37,7
15,4	17,6	16,5	18,0	18,7	18,9	15,7	21,7	20,0	19,9	24,2	22,8	25,5	27,6	31,0
14,5	16,6	15,4	16,9	17,7	17,8	14,6	20,4	18,8	18,6	22,9	21,5	24,0	25,8	28,8

rsonenwagen (einschl. Abschreibung und Verzinsung)

	Mittlere Wagen								Große Wagen					
Ford Taunus 12 M	Ford Taunus 15 M	Opel Olympia Rekord	Borgward Isabella	Fiat 1400 B	Peugeot 403	Mercedes 180 D	Mercedes 190	Porsche 1600	Opel Kapitän	Mercedes 219	Mercedes 220 S	BMW 501/V 8	Mercedes 300 c	Ford V 8
1131	1253	1208	1328	1249	1328	1262	1476	1343	1562	1557	1660	1738	2152	2675
750	811	800	910	1040	1032	1200	1200	1610	1206	1332	1585	1833	2765	2265
187	203	200	228	260	258	300	300	402	301	333	396	458	691	566
2068	2267	2208	2466	2549	2618	2762	2976	3355	3069	3222	3558	4029	5608	5506
12,6	14,5	13,4	14,7	15,6	15,6	12,5	18,0	16,6	16,0	20,3	18,6	21,1	22,2	24,3
1,2	1,3	1,3	1,5	1,7	1,7	1,9	1,9	2,6	1,9	2,1	2,5	2,9	4,4	3,6
13,8	15,8	14,7	16,2	17,3	17,3	14,4	19,9	19,2	17,9	22,4	21,1	24,0	26,6	27,9
34,5	38,5	36,8	40,9	42,8	43,5	42,0	49,7	52,8	48,6	54,6	56,7	64,3	82,7	83,0
24,1	27,1	25,7	28,5	30,1	30,1	28,2	34,8	36,0	33,2	39,0	38,9	44,1	54,6	55,4
19,0	21,5	20,2	22,4	23,7	23,8	21,3	27,3	27,6	25,6	30,7	30,0	34,1	40,6	41,7
17,3	19,6	18,4	20,3	21,6	21,7	19,0	24,9	24,8	23,0	27,9	27,0	30,7	35,9	37,1

[6]) 25% des halben Kaufpreises. Die Abschreibung teilt sich in eine zeitliche Amortisation des Anlagekapitals und in eine leistungsmäßige Abnutzung, die unter den Betriebskosten je km erscheint. Angesetzte Abschreibungsdauer für alle Typen: 4 Jahre (25%). Die Lebensdauer bzw. Fahrleistung wurde wie folgt angesetzt:

Rollermobile	100 000 km
Kleine Wagen (außer VW)	150 000 km
VW und alle anderen Wagen	250 000 km

[7]) 6,25% des halben Kaufpreises. Da sich der zu verzinsende Betrag durch die Abschreibung des Anlagekapitals laufend verringert und schließlich den Wert Null erreicht, wird als Mittel nur der halbe Kaufpreis zugrunde gelegt.

den Kilometerstand sowie die in der Zwischenzeit aufgefüllten Kraftstoffmengen notiert. Dies hat aber nur Sinn, wenn es in Abständen von mehreren tausend Kilometern geschieht, denn über kürzere Strecken treten, abhängig von den äußeren Umständen und Betriebsverhältnissen, zu große Schwankungen auf. Die meisten geben sich damit zufrieden, wenn sie auf einer zügig durchfahrenen Langstrecke einen relativ niedrigen Verbrauch ermitteln, zeigen aber jähes Erstaunen, sobald sie dahinterkommen, wie rapid etwa im Großstadtverkehr der Verbrauch ansteigen kann. Wir haben in unsere Rechnung einen Kraftstoffverbrauch eingesetzt, wie er in der durchschnittlichen Praxis zu erwarten sein wird, wobei es freilich offen bleibt, daß der eine Fahrer in Wirklichkeit weniger, der andere mehr verbraucht.

Psychologisch vielleicht verständlich, realer Überlegung aber nicht standhaltend, ist die häufige Überbewertung der festen Kosten, und zwar insbesondere der Kraftfahrzeugsteuer und der Versicherung. Zugegebenermaßen handelt es sich bei beiden um höchst unsympathische Kostenfaktoren, denn niemand gibt sein Geld gerne für etwas aus, wofür er keine sichtbare Gegenleistung bekommt. Nun kann man zwar nicht behaupten, daß Versteuerung und Versicherung eines Kraftwagens in Deutschland nur wenig kosten. Dennoch aber sollte man sich darüber klar sein, daß sie im Rahmen der gesamten Betriebskosten nur eine verhältnismäßig untergeordnete Rolle spielen, und daß insbesondere deren Unterschiede bei den einzelnen und vor allem den unmittelbar konkurrierenden Modellen derart geringfügig sind, daß sie vernünftigerweise niemals für die Wahl eines bestimmten Wagentyps ausschlaggebend sein können, nur, weil er in der Steuer und in der Versicherung ein wenig günstiger liegen mag.

Die ganz genauen Rechner müssen jedoch wissen, daß Steuer und Versicherung ein paar Mark mehr kosten, wenn man sie nicht für ein Jahr im voraus, sondern halb- oder vierteljährlich bezahlt. Die Versicherungen berechnen hierfür einen Aufschlag von 3 bzw. 5%, das Finanzamt sogar von 3 bzw. 6%.

Während es bei der Kraftfahrzeugsteuer, von seltenen Sonderfällen abgesehen, wie etwa bei bestimmten Schwerbeschädigten, nichts zu deuteln gibt, müssen Art und Umfang der Versicherung schon Gegenstand genauer Überlegung sein. Bei der Haftpflicht haben wir die gesetzlich vorgeschriebenen Mindestdeckungssummen (100 000 DM Personen-, 10 000 DM Sach- und 4000 DM Vermögensschäden) zugrunde gelegt, weil dieser Tarif überwiegend in Anspruch genommen wird. Unserer Überzeugung nach aber ist es einer sehr ernsthaften Erwägung wert, ob man sich nicht freiwillig höher versichert. Der Tarif für 250 000 DM Personen-, 25 000 DM Sach- und 10 000 DM Vermögensschäden kostet nur etwa 10% mehr als die Pflichtversicherung, also gewiß kein ausschlaggebender Betrag, zumal man sich hierfür eine 2½fache höhere Sicherheit einhandelt. Gewiß wird ein Schaden in dieser Höhe selten vorkommen, wen er aber trifft, der kann unter Umständen finanziell für immer ruiniert sein. Wir stehen deshalb auf dem Standpunkt, daß sich der kluge Mann für den 250 000 Mark-Tarif entscheidet. Wer Auslandsreisen machen will, muß dies übrigens sowieso tun, weil er sonst die grüne Versicherungskarte nicht erhält.

„Den Wagen brauche ich, um meinen Unterhalt zu verdienen, und was ich verdiene, brauche ich, um meinen Wagen zu unterhalten."

Um die Haftpflichtversicherung kommt man nicht herum, hingegen ist die Kasko-Versicherung freiwillig. Sie kommt für solche Unfallschäden am eigenen Fahrzeug auf, die man selbst ohne Beteiligung eines anderen Verkehrsteilnehmers erleidet, oder soweit nicht ein Dritter haftbar gemacht werden kann. Man sollte auf den Abschluß einer Kasko-Versicherung allenfalls dann verzichten, wenn man sich seiner Fahrkunst sehr sicher ist. Das können guten Gewissens nur wenige sagen und deshalb wird es sich im allgemeinen schon empfehlen, hier nicht am falschen Ende zu sparen. Das gilt vor allem für solche Autobesitzer, die nicht in der Lage sind, eine größere Reparatur oder gar einen Ersatzwagen im Falle eines Totalschadens ohne besondere Schwierigkeiten zu bezahlen. Wer übrigens einen Wagen auf Raten kauft, muß ohnehin eine Kasko-Versicherung abschließen, denn andernfalls wäre für die Finanzierungsgesellschaft das Risiko zu groß. Für einen gebrauchten Wagen hingegen lohnt sich der Abschluß einer Kasko-Versicherung im allgemeinen nicht, weil der Tarif nach der PS-Leistung gestaffelt und infolgedessen für einen abgewirtschafteten VW der gleiche ist wie für einen nagelneuen. Wer aber glaubt, auf eine Kasko-Versicherung verzichten zu können, der sollte unbedingt wenigstens eine Fahrzeug-Teilversicherung abschließen, die bei Brand oder Diebstahl Ersatz leistet. Sie kostet für eine Isetta 15, für einen VW 26 und für einen Mercedes 300 oder einen großen Amerikaner 50 DM (zuzüglich 5% Versicherungssteuer). Auf jeden Fall ist dies ein geringer Betrag im Verhältnis zum Risiko.

Für den Autobesitzer gibt es noch eine ganze Reihe anderer Versicherungsarten, so insbesondere die Unfall-, die Reisegepäck-, die Rechtsschutz- und die Insassenversicherung. Sie alle sind gut und nützlich, aber im allgemeinen nicht unbedingt notwendig. Die endgültige Betriebskostenrechnung wird jedenfalls nur dann ganz richtig sein, wenn man darin alle jene verschiedenen Versicherungen einbezieht, für die man sich letzten Endes entschieden hat.

Korrekte Kaufleute sind es gewohnt, mit Begriffen wie Abschreibung und Kapitalverzinsung zu rechnen. Der Privatmann ist damit im allgemeinen nicht vertraut, und er pflegt sie beim eigenen Wagen ebensowenig zu berücksichtigen wie etwa bei einem Kühlschrank oder Fernsehgerät. Weil es aber andererseits schon richtig ist, sich auch über diese Dinge einigermaßen ein Bild zu machen, haben wir die Betriebskosten einschließlich der Abschreibung und der Verzinsung in einer zweiten Tabelle gesondert in Ansatz gebracht. Allerdings sollte sich auch der, der mit solchen mehr oder weniger theoretischen Faktoren nicht rechnen mag, dessen bewußt bleiben, daß sein Wagen mit jedem Tag und jedem Kilometer an Wert verliert. Leider ist jedoch dieser Wertverlust in Zahlen kaum zu erfassen, wiewohl er mit zu den wichtigsten Faktoren gehört, die im Endeffekt den echten Gebrauchswert eines bestimmten Wagens ausmachen.

Betriebskostenrechnungen geben etwa ein Bild von der Wirtschaftlichkeit der einzelnen Typen. Daß diese objektiv untereinander nur dann verglichen werden können, wenn man einigermaßen alle wichtigen Eigenschaften gegenüberstellt, steht auf einem anderen Blatt. Aber immerhin ist die Wirtschaftlichkeit eines Wagens für die meisten Käufer ein sehr ausschlaggebender Faktor. Die Zulassungs-Statistik gibt hierüber beredten Aufschluß, denn in der Tat rangieren diejenigen Modelle auf den ersten Positionen, die gerade ihrer Wirtschaftlichkeit wegen allgemein und weithin einen guten Ruf genießen. *Werner Oswald*

„Natürlich, dieser Wagen ist nicht billig, aber wenn Sie andere kostspielige Leidenschaften einschränken, wird Ihnen diese Ausgabe viel Freude machen."

. . . tatsächlich –

ein patenter Kraftstoff

Man gewinnt einen patenten Kraftstoff, wenn er alle Stufen moderner Forschung, Entwicklung, Veredelung und Produktion durchlaufen hat.

Shell Kraftstoffe sind bereits von Natur aus Qualitätserzeugnisse, die durch sorgsame und gediegene Produktionsmethoden ein Optimum an Leistung und Wirtschaftlichkeit bringen.

Sie allein enthalten zudem den patentierten Wirkstoff I.C.A. nach dem Deutschen Bundespatent Nr. 855 480. I.C.A. regelt den Verbrennungsvorgang und macht alle Kräfte frei.

Deshalb sind Shell und Super Shell mit ICA patente Kraftstoffe für alle Benzinmotoren.

man tankt SHELL

Runde um Runde

Den Großen Preis von Rom für Sportwagen, der auf einer Rundstrecke in Castelfusano ausgetragen wurde, gewann der Franzose Jean Behra auf einem 2 Liter Maserati. Er legte die 166,03 km-Distanz in genau einer Stunde zurück, erreichte also einen Durchschnitt von 166,03 km/st. Harry Schell, der ebenfalls einen Maserati steuerte, wurde mit 164,93 km/st Zweiter, während der belgische Journalist Paul Frère auf Ferrari mit 161,48 km/st den dritten Platz belegte. In der Gran Turismo-Klasse über 2000 ccm siegte de Portago auf Ferrari mit 156,68 km/st vor dem Italiener Luglio auf Mercedes-Benz 300 SL mit 154,93 km/st. Leider ereignete sich bei diesem Rennen ein schwerer Unfall, von dem der Italiener Luigi Villoresi betroffen wurde. Villoresi fiel wegen Motorstörungen weit zurück und versuchte durch einen scharfen Spurt das verlorene Terrain aufzuholen. Er konnte seinen Maserati auch auf den zweiten Platz vorbringen, stürzte aber bei der Verfolgungsjagd auf den führenden Behra so schwer, daß er mit Knochenbrüchen ins Krankenhaus überführt werden mußte. Er befindet sich zum Glück außer Lebensgefahr.

*

Der Italoamerikaner Tony Parravano bleibt weiter im Automobilrennsport aktiv. Nun hat er in Modena drei Exemplare des neuen V8-Zylinder-4,5 Liter-Motors von Maserati bestellt, der erstmals anläßlich des Großen Sportwagen-Preises von Schweden in Kristiansstad im 3 Liter-Chassis ausprobiert wurde. Während zwei dieser Motoren für Sportwagen vorgesehen sind, soll der dritte auf 4,2 Liter reduziert und in ein Indianapolis-Fahrgestell eingebaut werden. Dieses Fahrzeug wird dann Jimmy Bryan beim nächsten 500 Meilen-Rennen von Indianapolis fahren.

*

Graf Berghe von Trips führte vor einiger Zeit zusammen mit Musso und Castellotti Versuchsfahrten für Ferrari im Autodromo von Modena mit einem für Argentinien vorgesehenen Rennwagen durch. Der Graf wird im nächsten Jahr für die Scuderia Ferrari fahren und sowohl im Rennals auch im Sportwagen eingesetzt werden.

*

Die Internationale Sportkommission der FIA hat bei ihrer letzten Tagung die von uns bereits vor einiger Zeit erwähnten neuen Vorschläge für die Europäische Tourenwagen-Meisterschaft in das Reglement aufgenommen. Danach werden sowohl die Placierungen im Gesamtklassement als auch in den Klassen für die Europa-Meisterschaft gewertet. Bei der Weltmeisterschaft für Rennwagen erhält ein Fahrer nur noch dann Punkte gutgeschrieben, wenn er mindestens ein Drittel der Grand Prix-Distanz zurückgelegt hat.

Sportwagen, die im Wettbewerb um den Coupe des Constructeurs (Sportwagen-Weltmeisterschaft) konkurrieren, müssen in Zukunft mit zwei Türen ausgerüstet sein und dürfen keine zentrale Sitzanordnung mehr haben. Für die 1957 zur Durchführung gelangende Europäische Bergmeisterschaft, die bekanntlich vor dem Krieg zum letzten Male ausgetragen wurde, werden folgende Veranstaltungen gewertet: Mount Ventoux am 30. Juni (Frankreich); Susa-Mont Cenis am 21. Juli (Italien); Schauinsland bei Freiburg am 28. Juli (Deutschland); Großer Bergpreis von Österreich am 15. August; Großer Bergpreis der Schweiz am 25. August und Mont Parnes am 1. September (Griechenland).

*

Die Rallye Monte Carlo wird auch 1957 wieder eine Spezial-Strecke enthalten, die von Chambery nach Monte Carlo führt und als erste Klassifizierung gedacht ist. Sie verläuft über den Col du Granier, Col de la Porte, Grenoble, Col des Fans, Col de Crimone, Sisteron, Plan du Var und La Turbie. Die 90 Erstplacierten aus dieser Vorentscheidung werden an der Bergprüfung am 28. Januar teilnehmen. Folgende Kategorien sind zugelassen: 1. normale Serien - Tourenwagen, modifizierte Serien - Tourenwagen; 2. Spezial-Serien-Tourenwagen, Gran Turismo-Fahrzeuge und modifizierte Gran Turismo-Wagen. Eingeteilt in Klassen: bis 1000, 1300, 2000 und über 2000 ccm. Wagen unter 1000 ccm der Kategorie 2 werden bei der Klassifizierungs-Prüfung mit einem Handicap belegt, das die Mindestzeit der Kategorie 1, mit dem Faktor 1,08 multipliziert als Grundlage hat.

Ferner wird eine Geschwindigkeits- und Geschicklichkeits-Prüfung durchgeführt, die jedoch keinen Einfluß auf die Endklassifikation haben soll. Dagegen werden Beschädigungen am Fahrzeug, auch wenn sie leichter Natur sind, sehr hoch mit Strafpunkten belegt. Nennungsschluß für die Rallye Monte Carlo 1957 ist der 8. November 1956. Nennungen sind an den International Sporting-Club, XXVII Rallye Automobile Monte Carlo zu richten. Das Nenngeld beträgt 35 000 ffrs.

*

Jaguar wird zwar nicht offiziell, jedoch mit den diesjährigen Werkswagen beim Wettbewerb um den Coupe des Constructeurs vertreten sein, denn diese Fahrzeuge wurden inzwischen von David Murray, dem Chef der Ecurie Ecosse, erworben. Der schottische Rennstall hat bereits Ron Flockhart, Ninian Sanderson und John Lawrence unter Vertrag genommen.

*

Den Grand Prix von Madagaskar, der nach einer Indexwertung ausgetragen wurde, gewann der Porsche-Fahrer Dumy auf einem 1600er Speedster mit einem Durchschnitt von 109,4 km/st. Dumy siegte auch in der Klasse für Seriensportwagen über 2000 ccm. . . . Louis Rosier, einer der ältesten noch aktiven französischen Automobil-Rennfahrer, der u. a. die 24 Stunden von Le Mans und den Großen Preis von Albi gewann, erlag in einer Pariser Klinik im Alter von 51 Jahren seinen beim Coupe de Salon auf der Montlhéry-Bahn bei Paris erlittenen Sturzverletzungen. Rosier steuerte bei seinem letzten Rennen einen Talbot-Maserati . . . Brooks und Salvadori werden voraussichtlich 1957 für Aston-Martin fahren . . . Fangio wird nun doch in Caracas mit einem 3,5 Liter Werks-Ferrari starten . . . Vier von Herz auf NSU aufgestellte Motorrad-Rekorde wurden inzwischen wieder gebrochen. Und zwar kam Dale mit einer 500 ccm Moto-Guzzi beim Kilometer mit stehendem Start auf 164,08 km/st, während Lorenzetti mit einer 350 ccm Moto-Guzzi den Kilometer mit stehendem Start mit einem Durchschnitt von 148,20 km/st durchfuhr. Beide Rekordwerte haben auch für die 750- und 1000 ccm-Klasse Gültigkeit . . . Der Große Motorradpreis von Deutschland soll im nächsten Jahr auf der Solitude oder in Hockenheim stattfinden.

*

Das deutsche Rallye-Programm 1957 umfaßt neun internationale Veranstaltungen. Es sind dies: die Winter-Sternfahrt nach Garmisch-Partenkirchen (14. bis 17. Januar), Rallye Trifels (29. bis 31. März), Rallye Solitude (11. bis 14. April), Rallye Bavaria (4. bis 5. Mai), Rallye Nordrhein-Westfalen (17. bis 19. Mai), Rallye Nürburgring/Wiesbaden, Wertungslauf für die Europäische Tourenwagen-Meisterschaft (20. Mai bis 2. Juni), Rallye Bad Homburg (14. bis 16. Juni), Rallye Hannover (6. bis 8. September), Rallye Bad Neuenahr (13. bis 18. September).

*

Der Besuch von Duane Carter im September in Monza führte bereits zu einer interessanten Vereinbarung zwischen der Leitung des Autodromos von Monza und den Amerikanern. Nach italienischen Meldungen hierzu soll Ende Juni 1957 auf der Hochgeschwindigkeits-Piste der Monza-Bahn ein Vergleichsrennen zwischen europäischen und amerikanischen Rennfahrern über eine Distanz von 807 km nach der in Indianapolis gültigen Rennformel ausgetragen werden. Die zehn europäischen Starter werden in sogenannten Qualifikations-Läufen ermittelt werden, während Amerika die zehn Erstplacierten vom nächstjährigen Indianapolis-Rennen schicken will. 1958 findet dann ein ähnliches Rennen auf der Indianapolis-Bahn statt. Duane Carter ist bekanntlich der Präsident des im Vorjahre gegründeten neuen amerikanischen Automobil-Clubs, der an Stelle der AAA in Zukunft in Amerika die Sporthoheit ausüben will. Übrigens wird demnächst eine Studienkommission der Commission Internationale Sportive der FIA nach den USA reisen, um die Verhältnisse an Ort und Stelle zu prüfen und zu entscheiden, wer die Sporthoheit übertragen erhält.

*

Noch Lotus hat nun ein Cooper mit 1530 ccm-Coventry-Climax-Motor Rekordfahrten im Autodromo von Monza unternommen. Mit dem von Bill Knight und Arthur Owen gesteuerten Fahrzeug wurden folgende neue Bestleistungen der Klasse E (bis 2 Liter) erreicht: 1 st 217 km/st (alte Rekorde in Klammern: Taruffi 212,51 km/st), 200 Meilen 211,91 km/st (Bristol 202,57 km/st), 500 km 205,80 km/st (Bristol 186,84 km/st), 3 st 207,02 km/st (187,37 km/st), 500 Meilen 204,32 km/st (Bristol 186,26 km/st), 1000 km 202,42 km/st (Bristol 185,66 km/st), 6 st 202,31 km/st (Bristol 185,77 km/st). Die Rekordfahrt wurde nach 12 Stunden wegen Motordefekts abgebrochen.

*

Bekanntlich ging Moss beim Großen Preis von Europa und Italien in Monza wenige Runden vor Schluß des Rennens der Kraftstoff aus, wodurch Musso auf Ferrari an die Spitze kam. Der Spanier Godia setzte sich dann mit seinem Maserati hinter den Wagen von Moss und schob ihn vor sich her, bis Moss genügend Fahrt aufgenommen hatte, um die Boxen zu erreichen. Dort tankte der Engländer, setzte das Rennen fort und siegte, nachdem Musso wegen Lenkungsdefektes ausgefallen war. Der Abdruck der Kühlerverkleidung des Godiaschen Maserati war dann deutlich am Heck des Wagens von Moss zu sehen. Obwohl dieser Vorgang eigentlich eine Inanspruchnahme fremder Hilfe darstellt, wurde kein Protest gegen den Sieg von Moss eingereicht. Inzwischen ließ sich nun der Automobil-Club von Italien vom italienischen Fernsehen den Film des Rennens vorführen und wird nach Einsichtnahme weiterer Unterlagen den Vorfall prüfen. Ob damit eine nachträgliche Disqualifikation von Moss bezweckt werden soll, kann im Augenblick noch nicht gesagt werden. Eine Möglichkeit, zu protestieren, besteht nicht mehr, da die Protestfrist schon längst abgelaufen ist.

*

Außer dem neuen 2,5 Liter Zwölfzylinder-Rennwagen baut Maserati noch einen Formel 2-Rennwagen, der von einem Achtzylindermotor angetrieben werden soll. Das Interesse für die neue Formel 2 ist nicht nur in England, sondern auch in Italien sehr groß. Neben Maserati und Ferrari beschäftigen sich auch Osca und Stanguellini mit dem Bau eines Formel 2-Fahrzeugs. Während der Grand Prix von Italien im Autodromo von Monza noch nach der Formel 1 durchgeführt wird, sollen die meisten Großen Preise der italienischen Provinz im nächsten Jahr nach der neuen Formel 2 ausgetragen werden.

*

Stirling Moss hat seinen Vertrag mit Maserati nur für Sportwagen erneuert. Der Engländer, der kürzlich mit dem Vanwall längere Probefahrten auf der Oulton-Park-Rundstrecke durchführte und dabei den Rundenrekord unterbot, wird 1957 auf dem neuen Formel 1 Vanwall von Tony Vandervell in der Automobil-Weltmeisterschaft konkurrieren. Behra ist damit wieder Kapitän der Maserati - Mannschaft. Moss wird allerdings mit Einverständnis von Mr. Vandervell den argentinischen Grand Prix noch auf Maserati bestreiten, damit das Entwicklungsprogramm von Vanwall ohne Unterbrechung zu Ende geführt werden kann.

*

Ab 1957 wird der Konstrukteur des Fahrzeuges, das bei der Mille Miglia, den 1000 km vom Nürburgring und den 24 Stunden von Le Mans am besten abschneidet, eine Trophäe erhalten, die alljährlich neu vergeben werden soll.

*

28 Fahrzeuge werden am Grand Prix von Melbourne teilnehmen, der am 25. November anläßlich der Olympischen Spiele auf einer Rundstrecke in der australischen Stadt ausgetragen wird. U. a. starten Moss, Behra und Wharton auf Maserati, Parnell und Whitehead auf Ferrari sowie der einarmige Scott-Brown auf Connaught.

*

Donald Campbell, Inhaber des absoluten Geschwindigkeits - Weltrekords für Motorboote, Sohn des berühmten Sir Malcolm Campbell, hat mit einigen britischen Ingenieuren die Konstruktion eines Rekordwagens besprochen, mit dem er den absoluten Geschwindigkeits - Weltrekord für Automobile anzugreifen beabsichtigt. Dieses Fahrzeug soll mit einer Bristol Proteus 705-Turbine angetrieben werden, mit der auch das Propeller - Turbinen - Verkehrs-Flugzeug Bristol Britannia ausgerüstet ist. Der absolute Geschwindigkeitsrekord für Automobile steht bei 634,4 km/st und wurde 1947 von John Cobb mit dem Railton Mobile Special mit Rolly-Royce-Flugzeugmotoren als Antriebsaggregat auf den amerikanischen Bonneville Salt Flats aufgestellt.

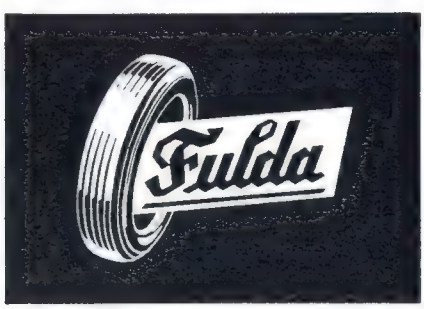
Gümo

Ist das Ihr Hobby?

Seit es die kleinen bunten Wertzeichen gibt, gehört das Briefmarkensammeln - Philatelie, wie der Kenner sagt - bei jung und alt zu den beliebtesten Hobbys. Natürlich bereiten auch andere Hobbys viel Freude. Wichtig ist nur, daß man überhaupt eins hat.

Der unablässig seinen Geschäften nachjagende Mensch von heute braucht so oft wie möglich Entspannung, um die Lebensbatterie wieder aufzuladen. Im Zeitalter des Motors ist die Flucht aus dem Alltag kein Problem. Sicher und schnell aus den Fesseln des Berufes, in die Erholung, zum Vergnügen - auf FULDA-Reifen.

FULDA-Reifen gehören zum Besten, was der Reifenmarkt zu bieten hat. Auch Autofahren ist ein Hobby, mit FULDA-Reifen ein besonders schönes.



11/56/3

G U M M I W E R K E F U L D A K. G. a. A. - F U L D A

Blecherne Götter

Die nicht nur in England, sondern auf der ganzen Welt hoch angesehene Wochenzeitung „The New Statesman and Nation" befaßt sich anläßlich der Londoner Motor-Show mit den Erzeugnissen der britischen Automobilindustrie. Dieser Beitrag erscheint uns derart interessant, daß wir ihn in genauer Übersetzung unseren Lesern nicht vorenthalten wollen. Redaktion

Jedes Jahr kaufen rund 2,4 Millionen Leute irgendeinen neuen Personenwagen. Davon kommen 350 000 aus Großbritannien. Von diesen wiederum geht eine Viertelmillion Autos in das britische Commonwealth, wo sie unter günstigen Handelsbedingungen verkauft werden. Folglich beträgt die Anzahl der bei gleicher Konkurrenz im Ausland verkauften Personenwagen 100 000. Trotz der täglichen Presse-Lobreden auf unsere großartige Autoindustrie ist dies keine sehr eindrucksvolle Zahl. Der diesjährige Autosalon deckte die wahren Gründe auf: Gemessen an den englischen Verhältnissen und wenn man nur englische Käufer in Betracht zieht, sind die englischen Wagen wahrscheinlich ihr Geld wert. Im Vergleich zu europäischen Autos, von den Amerikanern ganz zu schweigen, sind sie aber einfach nicht konkurrenzfähig.

Wenn man eine Anzahl britischer Wagen der verschiedenen Preisklassen genau untersucht und darauf dasselbe mit vergleichbaren ausländischen Autos macht, springt einem folgende Tatsache sofort in die Augen: Im allgemeinen liefern die europäischen Autofabriken ganz einfach ein Fahrzeug, das dazu da ist, um in angemessenem Verhältnis zum Preis möglichst schnell, sicher und wirtschaftlich von A nach B zu gelangen. Die britischen Fabrikanten dagegen tun etwas vollkommen anderes: Sie verkaufen einen Prestige-Gegenstand, ein sichtbares Zeichen der Kaufkraft, eine Art Haushaltsgott. Für das Geld, das bei einem französischen oder deutschen Modell in Einzelradaufhängung, stärkere Bremsen oder bessere Motoren gesteckt wird, bekommt man in England phantastische Armaturenbretter, falsche Falten in unechtem Lederpolster, richtige Nußbaumverkleidungen und Perlstabverzierungen — lauter hervorragende Staubfänger. Der Peugeot, der mit dem Singer oder dem Hillman Minx verglichen werden kann, ist betont einfach ausgestattet. Dafür aber braucht man keinen halben Tag, um ihn abzustauben und zu polieren; er ist in erster Linie ein Fahrzeug, und als solches hat er eine größere Leistungsfähigkeit. Ich denke dabei nicht nur daran, daß er schneller ist, seine Federung und seine Bremsen entsprechen auch der größeren Leistung.

Nach den kontinentalen Personenwagen im allgemeinen zu urteilen, scheint das Automobil jetzt beim Barockzeitalter angekommen zu sein. Wie sich Clemenceau in anderem Zusammenhang ausdrückte, scheinen die Briten ohne die barocke Zwischenstufe von der Romantik direkt zum Rokoko überzugehen. Die europäischen und amerikanischen Wagen aller Preisklassen sind wie aus einem Guß, so daß jetzt selbst die Stoßstangen, die Scheinwerfer und die Signaleinrichtung als organische Karosserieteile erscheinen. Dagegen bestehen nahezu alle unserer eigenen Autos immer noch aus einem Haufen zusammengesetzter Teile. In einigen Fällen sind die einzelnen Teile allerdings so hervorragend zusammengebaut, daß die Wirkung erfreulich und die Maschine durchaus leistungsfähig ist. Es ist jedoch peinlich, wenn man die beiden schönsten britischen Ausstellungswagen aller Klassen aussucht und dann entdecken muß, daß der eine von ihnen, der Alvis, von dem Schweizer Graber und der andere, der Aston Martin, von einer Mailänder Firma karossiert wurde.

In der unteren Preisklasse kann die Renault-Dauphine mit ihrem Heckmotor, ihrer Einzelradaufhängung, ihrem niedrigen Schwerpunkt und dem verhältnismäßig großen Radstand ohne Zweifel leichter, möglicherweise auch sicherer, über lange Strecken mit hoher Geschwindigkeit gefahren werden als zum Beispiel der ziemlich hohe, kurze, herkömmlich gefederte Standard, ein Wagen der vergleichbaren Größenordnung und Preiskategorie. Man darf jedoch nicht außer acht lassen, daß die beiden Wagen für ganz verschiedene Verhältnisse konstruiert wurden. Im großen und ganzen haben es die Franzosen eilig, während die Engländer ein Verlangen nach Bequemlichkeit haben. Deshalb hat der altmodische, gemütliche, eckig wirkende Standard einen wesentlich größeren Gepäckraum als sein europäischer Konkurrent, dafür jedoch viel weniger technische Raffinessen. Das ist nicht unbedingt ein Fehler: Es kommt einzig darauf an, was man will. Die gleiche Erscheinung begegnet uns in der oberen Preisklasse. Zum Beispiel ist der Humber-Super Snipe mit seinem ungewöhnlichen Verhältnis zwischen Wagen- und Motorhaubenlänge, seiner hervorragenden Innenausstattung und dem verhältnismäßig großen und unwirtschaftlichen Motor (4 Liter, 19 Liter/100 km) in erster Linie ein Klassewagen — er bringt die gesellschaftliche und finanzielle Stellung seines Besitzers zum Ausdruck, ist also das Ergebnis unseres einzigartigen Klassensystems. Dadurch wird er allerdings in anderen Ländern noch lange nicht konkurrenzfähig.

Vergleichen wir ihn einmal mit dem Mercedes 220 S, der etwa in der gleichen Preiskategorie liegt (Preisvergleiche beziehen sich natürlich nur auf die tatsächlichen Kosten des Wagens und lassen die Kaufsteuer usw. außer acht). Der Mercedes hat einen etwa halb so großen Motor, verbraucht halb so viel Kraftstoff, ist schneller, leichter zu fahren, besser gefedert; kurz, er ist ein in jeder Beziehung besserer Wagen, ausgenommen die Fälle, in denen man seinen Rang in einem Kastensystem zum Ausdruck bringen will.

Wie die Franzosen und Italiener bieten die Deutschen dem Autofahrer geringeren Aufwand und weniger Drumunddran, dafür aber mehr Technik. In der allerniedersten Preisklasse ist der Unterschied genauso augenfällig. Beim Fiat wurde das Geld für die Karosserie aufgewendet, beim Austin A 30 für Bequemlichkeit, hübsche Innenausstattung und großen Gepäckraum. Ich muß gestehen, daß ich dies in gewisser Hinsicht bewundernswert finde: Es hat fast den Anschein, als hätten die Engländer versucht, sicht nicht vom Verbrennungsmotor zur Eile antreiben zu lassen. Wir sind eben ein Volk von Bummlern, obwohl wir uns dieser liebenswerten Gewohnheit natürlich nicht länger hingeben dürfen. Unser Wunsch, das Leben möglichst leicht zu nehmen, läßt sich selbst von der Bauweise unserer Autos ablesen.

Nun erscheint ein Wort über Heckmotoren angebracht. So viele europäische Firmen bringen den Motor im Heck unter oder sind im Begriffe es zu tun, daß dies einen Grund haben muß. Es besteht die Neigung, den englischen Autofabrikanten Vorwürfe zu machen, weil sie diesem Beispiel nicht folgen. Es hat jedoch wenig Sinn, den Motor an das andere Ende des Fahrgestells zu setzen, wenn keine ausreichenden Vorteile damit verbunden sind. Was erreicht man nun durch die Verwendung von Heckmotoren? Drei Dinge, wie es scheint: Die Antriebswelle verschwindet mehr oder weniger vollständig und mit ihr eine der hauptsächlichsten Erschütterungsquellen; der Fortfall der Antriebswelle erleichtert die Konstruktion einer Karosserie mit ebenem Fußboden ohne Tunnel; viel wichtiger ist jedoch, daß durch die Gewichtsverteilung eines Autos mit Heckmotor auf glattem Untergrund etwa 10% mehr Zugkraft zur Verfügung stehen. Dies besagt, daß unter anderweitig gleichen Verhältnissen ein Wagen mit Heckmotor bei vereister Straßenoberfläche auch dann einen Berg hinauffahren kann, wenn ein Auto mit vorne liegendem Motor steckenbleibt.

Dies spielt in Großbritannien jedoch keine große Rolle. Unsere Straßen sind selten mehr als 10 Tage im Jahr vereist. Was die anderen Vorteile betrifft, so sind sie nicht groß genug, um die Herstellung eines Wagens mit Heckmotor zu rechtfertigen; es sei denn, die Vorzüge des Heckmotors erweisen sich in Zukunft als so gewichtig, daß dies aus mehreren Gründen wünschenswert erscheint. Ich glaube, daß die englischen Fabrikanten recht daran tun, ihre Rivalen auf dem europäischen Kontinent die Entwicklungsarbeiten auf diesem Gebiet durchführen zu lassen. In ein oder zwei Jahren können sie immer noch zum Heckmotor übergehen.

Doch heißt dies alles, den britischen Personenwagen nur im Hinblick auf den britischen Markt zu betrachten. Von diesem Standpunkt aus darf man zusammenfassend wohl sagen, daß die auf der diesjährigen Autoausstellung gezeigten britischen und ausländischen Wagen klarer denn je erkennen lassen, daß beiden ein ganz verschiedener Wertmaßstab zugrunde liegt.

Und um auf unser ursprüngliches Argument zurückzukommen: Gerade diese unterschiedliche Auffassung ist es, die unserem Autoexport schadet. Übrigens wird das Exportgeschäft der amerikanischen Autofabriken durch eine ähnliche Rücksichtnahme auf die eigenen Wertvorstellungen ebenfalls schwer geschädigt. Auch dort sinken die Ausfuhrziffern im Vergleich zum Herstellungspotential, weil die amerikanischen Autos für europäische Verhältnisse nur bedingt geeignet sind. Die Amerikaner können das Nachlassen ihres Exports hinnehmen, wir nicht. Es gibt eine Lösung, doch erfordert sie eine radikale Umstellung. Bisher haben wir im großen und ganzen Autos gebaut, die dem ziemlich behaglichen, beinahe spießbürgerlichen englischen Geschmack entgegenkommen, und sie an Ausländer verkauft, die sich damit zufrieden gaben. Wenn der Autoexport wirklich so wichtig ist, wie uns die Finanzfachleute erzählen, dann müssen wir eben Autos für den internationalen und nicht für den eigenen Geschmack bauen und uns den Wünschen der anderen anpassen. Als ich zum vierten Male durch die Ausstellung ging, fragte ich mich, ob wohl in unserem Lande bereits ein solcher Wagen hergestellt wird. Die britischen Ford-Wagen scheinen mir den Forderungen am ehesten zu entsprechen.

Im übrigen sind die englischen Sportwagen immer noch die schönsten, genauso wie sie in der jeweiligen Preisklasse immer noch die besten der Welt sind. Der für seine Klasse typische neue Austin-Healey wurde durch zwei Notsitze erheblich verbessert, so daß der sportliche Fahrer jetzt endlich jemand mitnehmen kann. Es lohnt sich, die Amerikaner genauer anzuschauen, obwohl sie mir monströs vorkommen. In den technischen Einzelheiten, der Genialität der Konstruktion, auch im Finish, sind sie einfach bewundernswert.

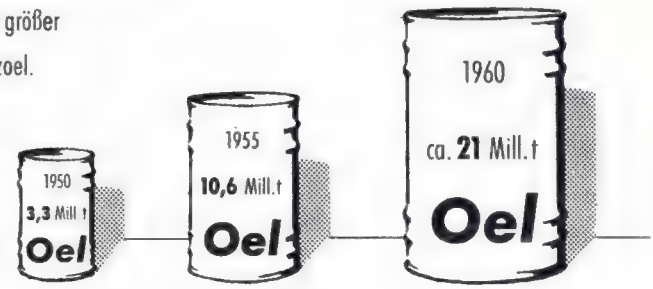
Sie fragen mich nach den preiswertesten Wagen der Ausstellung? Die deutschen.

Edward Hyams

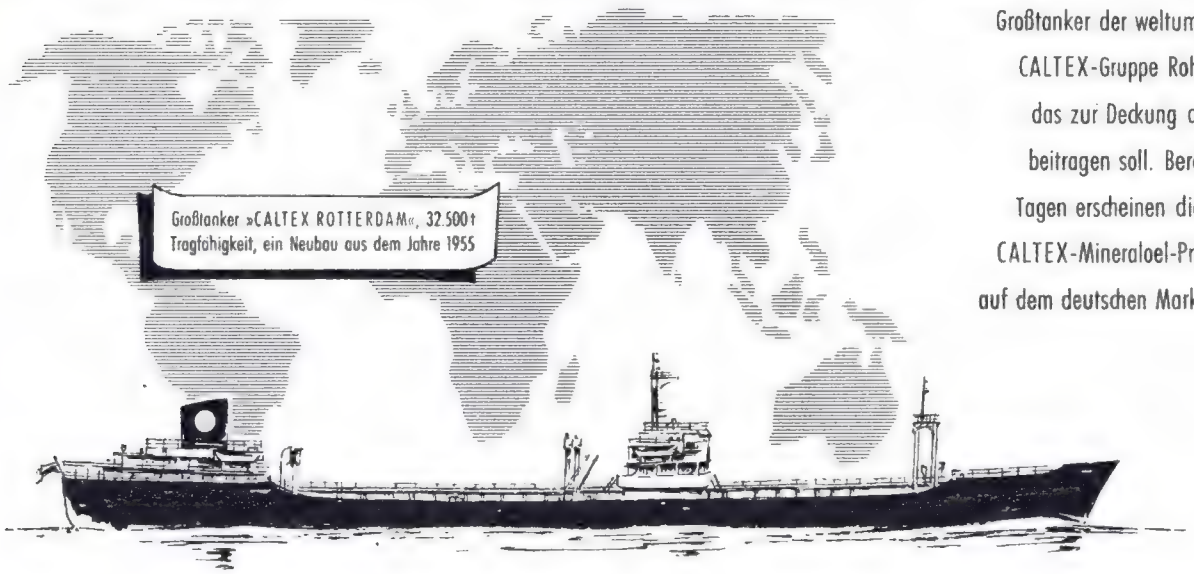
Wir brauchen mehr Oel!

Oel aus den Tiefen der Erde — von riesigen Raffinerien zu immer besseren Produkten veredelt — war schon in den letzten 50 Jahren Hauptvoraussetzung des gewaltigen technischen Aufschwungs. Ohne Oel läuft keine Maschine, kein Motor. Und immer stürmischer wird das Tempo dieser Mechanisierung. ★ In Deutschland wächst die Anzahl der Kraftfahrzeuge, Maschinen und Oelfeuerungs-Anlagen besonders schnell. Sprunghaft größer wird damit auch der Bedarf an Kraftstoffen, Schmiermitteln und Heizoel.

Deutschlands Mineraloel-Verbrauch hat sich seit 1950 verdreifacht. Und immer noch brauchen wir beständig mehr



★ ★ ★ ★ ★ ★ ★ ★ ★ ★ ★ ★ ★ ★ ★ ★ ★ ★



Künftig werden auch Großtanker der weltumspannenden CALTEX-Gruppe Rohoel heranschaffen, das zur Deckung dieses Mehrbedarfs beitragen soll. Bereits in diesen Tagen erscheinen die ersten CALTEX-Mineraloel-Produkte auf dem deutschen Markt.

CALTEX

Bitte achten Sie deshalb - besonders als Kraftfahrer - auf das weltbekannte Gütezeichen, den scharlachroten CALTEX-Stern im runden weißen Felde.

Die neue Mineraloel-Marke auf dem deutschen Markt

entstand vor 20 Jahren durch Vereinigung von Interessen der Standard-Oil of **CAL**ifornia und der **TEX**as Company ★ Als Markenzeichen wurde der fünfzackige Texas-Stern übernommen ★ Großraffinerien in Europa (4), Japan (3), Australien (3) Bahrain (1), Philippinen (1), Libanon (1), Indien (1 im Bau) ★ Längste Unterwasser-Pipeline ihrer Art (27 km) zwischen Saudi-Arabien und den Bahrain-Inseln ★ Längste europäische Pipeline (156 km) v. Mittelmeer zur Raffinerie Trecate b. Mailand ★ 108 Hochsee-Tanker ★ Bunkerstationen in 350 Welthäfen ★ Zehntausende von Mitarbeitern, die in 53 Sprachen sprechen

CALTEX-Mineraloel-Produkte sind ein Begriff in 67 Ländern der Erde

Caltex Tank-Kraft Mineraloelgesellschaft m.b.H. · Hannover · Hamburg · Essen · Kassel · Frankfurt · Nürnberg · Regensburg · München · Berlin

Medizinische Pseudowissenschaften

Mit vollem Recht hat kürzlich ein angesehener Chirurg und Krebsforscher festgestellt, daß für den Wissenschaftler nicht Meinungen, sondern nur Tatsachen und Naturgesetze maßgebend seien. Der dies sagte, war Professor Dr. K. H. Bauer aus Heidelberg, aber er sagte es nicht etwa im Zusammenhang mit der Behandlung wissenschaftlicher Fragen auf einem seiner medizinischen Spezialgebiete, sondern im Rahmen seiner beharrlichen Befürwortung einer erneuten Geschwindigkeitsbegrenzung. Dabei scheint es übrigens selbst Leuten, bei denen man Intelligenz voraussetzen darf, wie beispielsweise den Redakteuren des Süddeutschen Rundfunks oder der Frankfurter Allgemeinen Zeitung, nicht bewußt zu sein, daß jemand, der beispielsweise auf irgendwelchen medizinischen Fachgebieten ein gewisses Ansehen genießt, deshalb noch lange nicht automatisch auch dort als Wissenschaftler Anerkennung verdient, wo er lediglich seine persönliche Ansicht über Dinge verkündet, die mit seinem Professoren- oder Doktorentitel in keinerlei unmittelbarer Beziehung stehen und mit denen er sich vor allem offenbar auch niemals methodisch befaßt hat. Gerade letzteres aber ist unabdingbare Voraussetzung für jegliche wissenschaftliche Arbeit. Und in der Tat hat Professor Bauer sein Ansehen als Wissenschaftler erschüttert, indem er nicht nur trotz, sondern sogar unmittelbar nach seinem eingangs zitierten Grundsatz, daß es nicht auf Meinungen, sondern nur auf Tatsachen und Naturgesetze ankäme, die gewagte und geradezu unverantwortliche Behauptung aufstellte, die Zahl der Verkehrstoten ginge nach Wiedereinführung der Geschwindigkeitsbegrenzungen erstmals wieder pro Jahr um mindestens 2000 zurück.

Im übrigen sind wir an dieser Stelle auf den Herrn Professor Bauer nur deshalb zurückgekommen, weil sein oft wiederholter Beitrag zu aktuellen Verkehrsfragen ein leider allzu populär gewordenes Beispiel jener medizinischen Pseudowissenschaft darstellt, wie sie heute in vielfältiger Form, wenn oft auch nur im Hintergrund, Schaden und Verwirrung stiftet. Darüber hinaus kommt es gelegentlich sogar zu ausgesprochenem Mißbrauch, wenn rein kommerzielle Interessen im Nebel einer für den Laien schwer durchschaubaren Scheinwissenschaft verborgen sind.

Ein eklatantes Beispiel hierfür bietet der Leitartikel im „Zentralblatt für Verkehrsmedizin, Verkehrspsychologie und angrenzende Gebiete" (4. Heft 1956) über „Verletzungen von Autoinsassen bei Kraftfahrzeugunfällen (Untersuchungen über die ursächliche Beteiligung einzelner Karosserieteile)". Als Verfasser zeichnen Dr. med. W. Walter und Dr. med. F. Loew, beides Mitarbeiter von Professor Dr. W. Tönnis, dem bekannten Hirnforscher an der Universität Köln. Das „Zentralblatt für Verkehrsmedizin" pflegt im allgemeinen eine rein sachliche, seriöse Wissenschaftlichkeit, wovon allerdings bei diesem Leitartikel keine Rede sein kann. Sein unverfänglicher Titel würde dies kaum vermuten lassen, und in der Tat wären wirklich methodische Untersuchungen über die Gefährlichkeit der einzelnen Karosserieteile ein höchst verdienstvolles Unternehmen, denn sie könnten ein wertvoller Beitrag zu den leider nur recht vereinzelten Bestrebungen sein, die Automobilindustrie zu vermehrter Rücksicht auf die Belange der inneren Sicherheit zu veranlassen. Nun dürfte es allerdings mangels diesbezüglicher vollständiger Unterlagen praktisch unmöglich sein, solche Untersuchungen für einen zurückliegenden Zeitraum mit halbwegs brauchbaren Ergebnissen abzuschließen. Es wäre allenfalls denkbar, im übrigen aber auch nur schwierig durchzuführen, für die Zukunft mit genauen gebietlichen und zeitlichen Abgrenzungen ausnahmslos alle Verkehrsunfälle peinlich genau an Ort und Stelle auf die unmittelbaren Todes- oder Verletzungsursachen hin zu untersuchen, ja darüber hinaus sogar die Beobachtungen unverletzt gebliebener Autoinsassen festzuhalten. Walter und Loew aber stöberten lediglich in alten Krankengeschichten, und so blieb ihre Untersuchung logischerweise aus den verschiedensten Gründen ein untauglicher Versuch. Man könnte dies vielleicht noch gelten lassen, wenn bei der ganzen Geschichte nicht mit derart penetranter Deutlichkeit auf ein von vornherein gewolltes, ja allem Anschein nach sogar bestelltes Ergebnis hingearbeitet worden wäre.

Die beiden Ärzte stützen ihre Untersuchung auf die Befunde bei rund 500 Unfallverletzten, die während der vergangenen 10 Jahre in der Kölner Universitätsklinik behandelt oder begutachtet worden sind. Sie rekonstruieren dabei — weitgehend auf Vermutungen, Annahmen usw. angewiesen —, durch welche Karosserieteile die jeweiligen Unfallverletzungen hervorgerufen worden sein mögen. Und das ist, wörtlich zitiert, die Zusammenfassung ihres Untersuchungsergebnisses:

„Die Insassen von Kraftfahrzeugen werden bei Unfällen besonders durch die vorderen Karosserieteile gefährdet. In erster Linie zu nennen sind: Fensterrahmen, Armaturenbrett, Lenksäule und Lenkrad. Die Windschutzscheibe spielt dagegen bei der Entstehung von Verletzungen nur eine ganz untergeordnete Rolle. Wir fanden in unserem Material weder schwere Hirnschädigungen noch ernsthafte Schnittverletzungen als Folge eines Anpralls nur gegen die Windschutzscheibe.

Die in letzter Zeit geäußerten Bedenken gegen die Verwendung von vorgespanntem Hartglas finden demnach in dem Ergebnis unserer Untersuchungen keine Stütze. Dagegen scheint es dringlich erforderlich, bei der Konstruktion von Kraftfahrzeugen mehr als bisher die Gefährdung der Insassen durch Fensterumrahmungen, Armaturenbrett, Lenkrad und Lenksäule zu berücksichtigen."

Falls es jemandem noch nicht aufgefallen ist: Walter und Loew suchen den jeder praktischen Erfahrung widersprechenden Beweis zu erbringen, daß Kopfverletzungen durch die Windschutzscheibe und insbesondere solche aus vorgespanntem Hartglas (also Sekurit, Visurit oder Duroglas) nur wenig wahrscheinlich seien. Der Kernsatz aber, auf den es bei der ganzen Untersuchung offenbar am meisten ankommt, ist der folgende: „Die in letzter Zeit geäußerten Bedenken gegen die Verwendung von vorgespanntem Hartglas finden demnach in dem Ergebnis unserer Untersuchungen keine Stütze."

Hier ist zwar niedergelegt, daß man sich nur auf das Ergebnis *dieser* Untersuchungen bezieht, aber immerhin ist es so formuliert, daß ein über die größeren Zusammenhänge nicht unterrichteter Leser ohne weiteres zu dem Schluß gelangt, die Bedenken gegen Einschichtglas-Windschutzscheiben konnten einer genauen wissenschaftlichen Nachprüfung nicht standhalten. Und tatsächlich wird die Veröffentlichung im Zentralblatt bereits in diesem Sinne von interessierter Seite entsprechend ausgenutzt.

Daß dieses pauschale Ergebnis von den beiden Kölner Universitätsärzten vielleicht in solchem Umfang gar nicht beabsichtigt war, könnte immerhin sein. Als Wissenschaftler aber mußten sie sich über folgendes klar werden: Selbst wenn sie wirklich bewiesen hätten, was ihnen schlüssig zu beweisen nicht gelungen ist, daß Schädelverletzungen oder Hirnschädigungen beim Anprall des Kopfes an eine Einschichtglas-Windschutzscheibe auch nicht schwerer sein würden als bei einer solchen aus Verbundglas, dann wären ja immer noch ganz wesentliche und teilweise noch viel wichtigere Eigenschaften, wie beispielsweise die Durchsichtigkeit nach Zerstörung, die Bruchfestigkeit, die Optik und die Wirtschaftlichkeit der beiden Glasarten gegeneinander abzuwägen, ehe man zu einem abschließenden Urteil gelangt. Ein Anwalt möge behaupten, daß ein solches gar nicht gefällt wurde, aber auch der Schein hätte vermieden werden sollen — gerade bei einer derart heiklen Materie.

Die Veröffentlichung im „Zentralblatt für Verkehrsmedizin" wäre vielleicht nicht so bedeutsam gewesen, weil dieses nur von einem eng begrenzten, allerdings einflußreichen Personenkreis gelesen wird. Indes trug man rechtzeitig dafür Sorge, daß die „Untersuchungen" der beiden Kölner Ärzte eine weitere Verbreitung finden. Dies war verhältnismäßig leicht zu bewerkstelligen, denn das „Zentralblatt für Verkehrsmedizin" und der „Deutsche Medizinische Informationsdienst" (DMI) werden beide vom gleichen Chefredakteur, Dr. med. F. von Tischendorf in Bad Godesberg, geleitet. Im DMI wurde schon einige Monate zuvor auf die im Zentralblatt zu erwartende Veröffentlichung ausführlich hingewiesen und deren Inhalt so radikal allen schmückenden Beiwerks entkleidet, daß, verfaßt von Dr. H. Kuhnert, ein reiner Reklameartikel von geradezu peinlicher Einseitigkeit und Unsachlichkeit übrigblieb. Doch der DMI gehört zu den wichtigsten Informationsdiensten medizinischer Blätter, und auch in nichtmedizinischen Presseerzeugnissen werden seine Informationen abgedruckt. So war es für uns auch nicht weiter verwunderlich, daß wir von aufmerksamen Lesern alsbald Briefe, wie beispielsweise den folgenden erhielten:

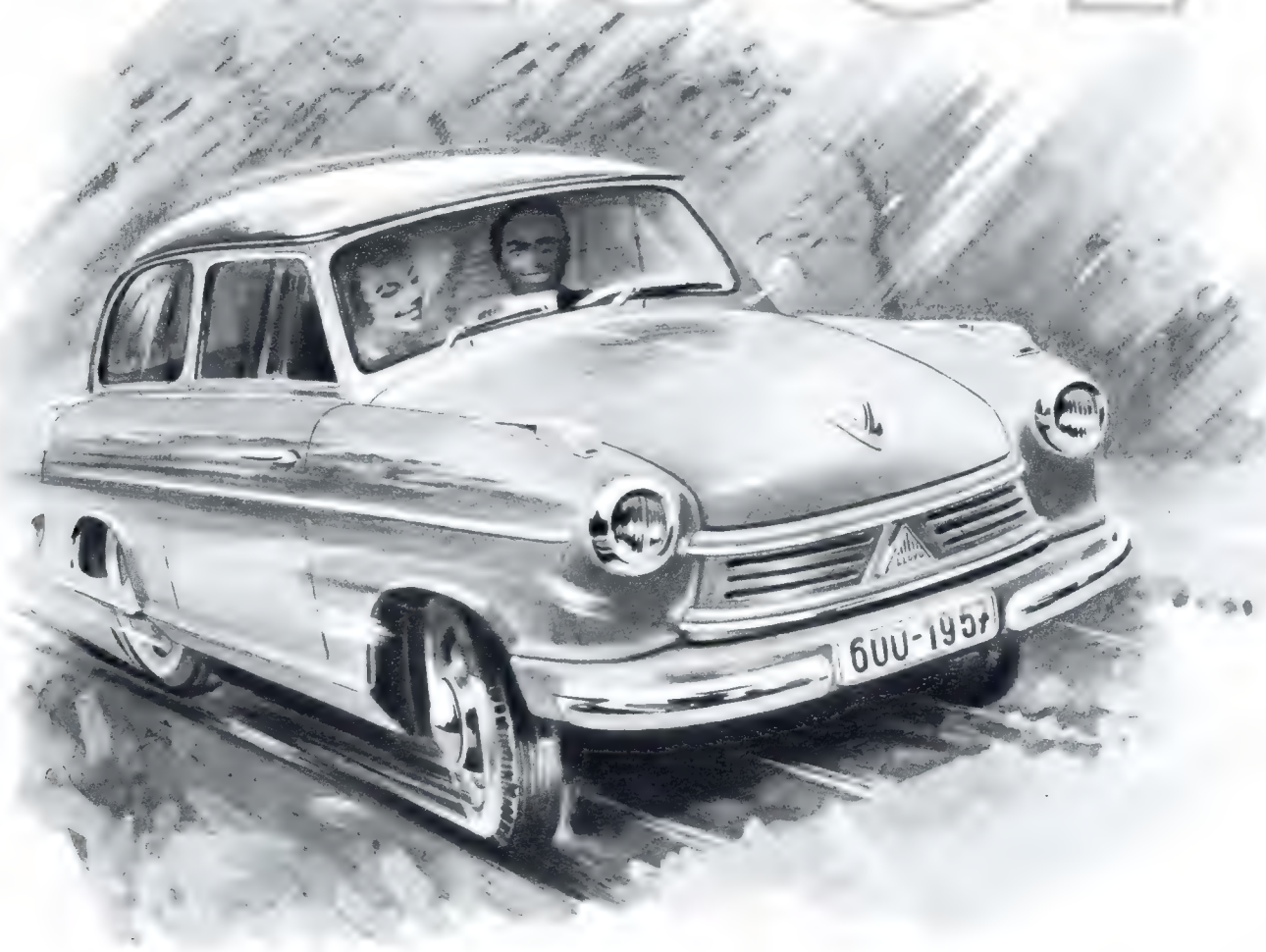
Zum Thema Sekurit- oder Verbundglas für die Windschutzscheibe lege ich Ihnen einen Ausschnitt aus der Münchner Medizinischen Wochenschrift bei. Demnach liegt die größere Sicherheit doch eindeutig beim Sekuritglas! Mit bestem Gruß!
Dr. med. Peter Steinhauser, Öhringen (Württemberg)

Nun nehmen wir an, daß sich das Zentralblatt, der DMI und in seinem Gefolge die Münchner Medizinische Wochenschrift u. a. mangels spezieller Sachkenntnis dessen nicht bewußt waren, daß sie hier mehr oder weniger freiwillig zu einer wissenschaftlich getarnten Industriewerbung mißbraucht worden sind. Ob dies auch für die Universitätsärzte Dr. Walter und Dr. Loew zutrifft? Was aber auch immer diese zu ihrer merkwürdigen Untersuchung bewogen haben mag, sie haben auf jeden Fall die Wissenschaft in Mißkredit gebracht, und sei es nur deshalb, weil sie ein handfestes Beispiel dafür lieferten, wie falsch es wäre, in jedem Falle vorbehaltlos an eine unbestechliche Sachlichkeit medizinischer Forschungsberichte zu glauben. Selbst dann, wenn sie einem angesehenen Universitätsinstitut entstammen. *Werner Oswald*

AWW

1957

LLOYD 600



LLOYD 600/1957: Spitzen- und Dauergeschwindigkeit jetzt 100 km/h ● Noch wirtschaftlicher durch niedrigeren Kraftstoffverbrauch ● Gesteigerte Lebensdauer durch herabgesetzte Motordrehzahl ● Erheblich verbesserte Laufruhe des leistungsstarken Drosselmotors ● Noch bessere Winterlaufeigenschaften durch Gemischvorwärmung ● Zusätzliche feinregulierbare Hochleistungsheizung ● Verstärkte Scheiben-Entfrostungsanlage ● Weiche Federung mit völlig wartungsfreier Aufhängung ● Verringerter Kupplungspedaldruck (erleichterte Bedienung) ● Schlauchlose Bereifung, serienmäßig ohne Aufpreis ● Schallisolierte Karosserie ● Größere Fußfreiheit für die Fondplätze ● Verbreiterte hintere Sitzpolster ● Alle Sitze und Lehnen Federkern mit Schaumstoffauflage ● Lehnen der Vordersitze stufenlos während der Fahrt verstellbar ● Vordersessel in Längsrichtung verschiebbar ● Harmonisch abgestimmte neue Polsterstoffe ● Praktische Seitentaschen an beiden Türen ● Größerer Rückblickspiegel ● Verfeinerte Innenausstattung ● Große Auswahl neuer modischer Lackfarben ● Neue elegante Schmuckleisten ● Raum für vier erwachsene Personen mit umfangreichem Reisegepäck ● Dazu die bekannten LLOYD-Vorzüge: Luftkühlung und Frontantrieb ● Preis DM 3680,— ab Werk

An: LLOYD Motoren Werke GmbH., Bremen 28 **GUTSCHEIN**

Name: _____

Wohnort: _____

Straße: _____

Ich bitte um kostenlose und unverbindliche Zusendung des farbigen Prospektes „LLOYD 600 1957".

Bitte senden Sie diesen Gutschein oder eine Postkarte unfrankiert an die LLOYD-Werke.

SCHNELLER · LEISER · ELEGANTER

LLOYD

Symptom „Overdrive"

Nach zwei verlorenen Weltkriegen scheint der einstige Pioniergeist der deutschen Kraftfahrzeugtechnik endgültig tot zu sein; zumindest auf dem Getriebesektor. Nachdem unsere älteste und ruhmreichste Firma dem — vor allem auf den Exportmärkten — immer weniger überhörbaren Ruf nach einem „Matic" als der Weisheit letzten Schluß durch Lizenzbau des amerikanischen Borg-Warner-Getriebe entsprochen hat, das in gewisser Hinsicht lediglich eine konsequente Weiterentwicklung des Trilok-Getriebes aus den dreißiger Jahren ist, hat nunmehr Adler ebenfalls den Lizenzbau einer (auch Borg-Warner!) Getriebekonstruktion aus Übersee übernommen und sucht damit die hoffentliche Genesung aus der Zweiradkrise, die ja bekanntlich fast alle Produzenten noch so vollendeter Krafträder bedroht. Also auch in diesem Sinn ist der Adler-Overdrive schon ein „Symptom". Des weiteren natürlich auch darin, daß hier wieder einmal eine deutsche Pionierleistung — mit einer zeitlichen Phasenverschiebung von rund 25 Jahren — als neueste Errungenschaft aus der Ferne heimkehrt, nachdem sie ursprünglich nicht recht einschlug, da sie — buchstäblich! — nicht „von weit her" war. Denn wie ist das doch mit dem Overdrive? Das ist ein über den „direkten" Gang, mit dem man die Maximalgeschwindigkeit sicher, also leicht überdreht erreicht, gelegter „Schon- und Spar-Gang", der sich zudem leichter schalten (und daher lieber und häufiger bedienen) läßt, als die übrigen darunter liegenden Gänge. Seinem eigentlichen Wesen nach gehört er somit an „Standard"-Getriebe, während er an Matics etwas sinnlos anmuten bzw. nur deren im Prinzip verfehlte Grundkonzeption offenbar machen würde.

Im allgemeinen wird also — wie schon vor 25 Jahren — der Overdrive als Zusatz-Aggregat (auf Wunsch) an Dreiganggetriebe angebaut. Damals hatte er allerdings den harmlosen Namen „Schnellgang", der — aus Reklamegründen vielleicht sogar absichtlich — insofern etwas irreführend war, als man nicht so sehr an das schnellere Fahren, als an die gegenüber der Kurbelwelle relativ schnellere Drehzahl der Kardanwelle dachte. An sich ist weder die „Übersetzung" irgendwelcher Antriebsteile in der Kraftübertragung, noch auch etwa der separate (oder auch organische) Anbau einer selbständigen höchsten „Getriebeganggruppe" das typische Kennzeichen des Schnell- oder besser Spar-Ganges, sondern nur dies: Über dem Gang, mit dem man die Höchstgeschwindigkeit sicher und voll erreicht, liegt noch ein „merklich" höherer Gang. Es gab und es gibt (z. B. VW) Fahrzeuge, bei denen der vierte (höchste) Gang nicht recht weiß, was er eigentlich sein soll. Das sind die, bei denen der vierte Gang nicht sicher die Höchstgeschwindigkeit erreicht, sondern etwas „knapp", die Wagen also, die ihre absolute Spitze schlagartig verlieren, sobald ein Hauch von Steigung oder Gegenwind auftaucht. So etwas ist aber noch kein „Overdrive", auch wenn, wie aus rein baulichen Gründen beim VW, der Vierte etwas ins Schnelle übersetzt ist. Es ist eine kompromißlerische Maßnahme, die den Wagen „narrensicher" macht, ohne allzuviel Schaltarbeit zu verlangen; man darf z. B. ziemlich „verrückt" bergabrasen (mit mehr als der Höchstgeschwindigkeit), ohne daß viel passiert. Auf der anderen Seite läuft der Motor bei „Dauergeschwindigkeit" (knapp unter der Höchstgeschwindigkeit) nicht so tief im Teillastgebiet und relativ langsamer, als ein „überdrehter" (der „zäher" ist), verbraucht also auch weniger Kraftstoff.

Demgegenüber verlangt ein echter Overdrive schon etwas „Köpfchen" beim Bedienen, ergibt aber dann die erfreulichsten Möglichkeiten, nämlich vor allem dann, wenn er — wie vorzeiten bei den relativ weit gestuften Dreiganggetrieben — gestattet, die Stufen aller Hauptgänge zu halbieren, so daß er — wie die Getriebe in sog. Gruppenbauart — die Gangzahl verdoppelt, mithin aus einem unzulänglichen Dreiganggetriebe ein vielseitiges Sechsganggetriebe macht. Bei dem berühmten Maybach-Schnellgang, der um 1930 herum auf Wunsch in die sonst entsetzlich überdrehten und in der Endgeschwindigkeit beschämenden Mercedes-Typen „Stuttgart" (8/38 und 10/50 PS) und „Mannheim" (12/55 und 13/60 PS) eingebaut wurde, konnte man erstaunlich viel flotter fahren, wenn man nicht die gelegentlich etwa gleichzeitige Bedienung von zwei Schalthebeln scheute. Es ging meistens insofern gut, als ja der Schnellgang Vorwählung hatte und beim Gaswegnehmen automatisch wechselte. Man konnte unter raffinierter Ausnützung dieser zweiten Trennung (hinter dem Schaltgetriebe!) sogar ganz sorg- und geräuschlos herunterschalten, da das Getriebe (am Motor!) langsam lief und erst nachher — beim Gasgeben — wieder (durch die angeschrägten „Überholklauen") mit der Kardanwelle in Eingriff gebracht wurde. Es ergab sich also die gleiche Schalterleichterung, wie man sie etwa beim Freilauf am Ende des Getriebes erzielen kann.

Bei Mercedes war übrigens der damalige, in die Kardanwelle eingeschachtelte und daher etwas der Starrachsbewegung ausgesetzte Zusatz-Schnellgang insofern tatsächlich ein „Schnell"-Gang, als man die damit ausgerüsteten Wagen, die sonst in der Hinterachse etwas zu üppig untersetzt waren, tatsächlich auch schneller fahren konnte, ohne dabei die langhubigen Motoren totzudrehen. Natürlich sparte man bei mäßiger Geschwindigkeit auch. Begreiflicherweise bringen solche nachträglichen Gangzahlerhöhungen bei Fahrzeugen, deren Motoren *auch* mit 3 Gängen laufen und fahrtechnisch ausreichen sollen, bei weitem nicht die Vorteile, wie sie etwa ein von vornherein mit 6 Gängen konzipiertes Fahrzeug aufweisen könnte, dessen Motor ja auslegungsgemäß schon unelastischer, d. h. sparsamer und vor allem in der Spitze wesentlich leistungsfähiger sein würde. Genaugenommen gehört also zu so einem „Verdoppel-Schnellgang" noch eine spezielle Nockenwelle als ideale Ergänzung dazu. Dann würde nämlich jeder staunen und begreifen, was Gangzahl bedeutet!

Daß dieser unorganische Schnellgang auch damals schon ein „Symptom" war, zeigte sich sehr bald, als man ihn bei Daimler-Benz in das Getriebe einbezog, wo er allerdings insofern „verkümmerte", als er tatsächlich *nur* noch zum „Vierten", mit leichter Schaltung (ohne Kuppeln!) wurde, nicht aber auch der „1½te" und „2½te". Im übrigen wußte er auch dort nicht so recht, — wie später bei einigen Zweiliter-BMW und heute beim VW — was er eigentlich sein soll. Nur eins stand fest: Es war — gottlob und endlich — wieder ein vierter Gang da, nachdem man eingesehen hatte, daß man mit steuerlich begrenzten Motörchen und ziemlich massiven Baugewichten eben nicht die Elastizität der großvolumigen USA-Wagen mit ebenfalls nur drei Gängen vortäuschen kann.

Jedes Auftauchen von Overdrives ist also ein unverkennbares Warnzeichen dafür, daß die Gangzahl zu knapp geworden ist. Damals dachten die Leute bei Z. F. auch erfreulich folgerichtig zu Ende: Sie bauten organische „Multipliziergetriebe" (Gruppenbauart) und entdeckten dabei (vielleicht war es theoretisch auch schon vorher bekannt?), daß man nicht nur prächtige Sechsganggetriebe (5 unter-, 1 übersetzter Gang) mit 4 Radpaaren (also sehr kurz) bauen kann, sondern sogar Achtgänger (mit 6 Klauenkuppelstellen an den Wellen).

Die schöne „Leichtschaltung" versuchten sie mittels viel-lamelliger Elektromagnetkupplungen und Druckknöpfchen am Lenkrad zu lösen. Es sah nach sehr frischem Wind aus und es war zu hoffen, daß diese Richtung als „europäische" nach dem Kriege sich neu entfalten würde. Das geschah jedoch nicht, vielleicht aus wirtschaftlichen Hemmungen, vielleicht aber auch, weil sich doch ernsthaftere technische Schwierigkeiten sekundärer Art (Magnetstromverbrauch, Lamellenkleber, Schaltrucke usw.) ergeben hatten. Immerhin liefen solche Getriebe in teueren Wagen doch wohl recht zufriedenstellend. Im Lastwagen- und speziell im Omnibus-Getriebebau haben sich Vielganggetriebe-Bauformen, allerdings meist mit der einfacheren Klauenschaltung, gut eingebürgert. Im Personenwagenbau aber floriert in Europa nach wie vor das Viergang-Stufengetriebe, das als einzige Raffinierung die Synchronisierung erhalten hat, während man bei uns jetzt erst langsam anfängt, ernsthaft an „Kupplomaten" zu denken. Einige Dreigänger halten sich noch, dank relativ großer, aber leistungsbescheidener Motoren und bewußt gemäßigter Geschwindigkeit (z. B. Opel).

Und in dieses Idyll fährt nun wieder das Menetekel des Overdrive und will uns sagen: „Meine Herren, wir brauchen *doch mehr* Gänge!" Auch wenn es Leute gibt, die von der zweigängigen „Blech-Lizzi" rediviva träumen und Motoren mit Eigenschaften der Dampfmaschine züchten wollen (wozu anscheinend selbst so grausame Krampflösungen wie im Betrieb verstellbare Verdichtungsverhältnisse zur Ermöglichung wirtschaftlicher Teillast oder gar stufenlos regelbare Hochüberladekompressoren aus dem „Patenturwald des frühen Carbon" ausgegraben werden!).

Auf der anderen Seite gibt es sachliche Leute, die einfach, wenn auch stereotyp, doch den fünften Gang riskieren (Fiat 1900 und BMW-Sport). Woraus zusammenfassend zu schließen wäre, daß das Sechsganggetriebe mit *sehr* „starkem I." (zum vollbesetzten Anfahren am Steilhang), mit *sehr* „schnellem V." (für die heute fast obligaten 140 bis 150 km/st) und dem *sehr* „sparsamen VI." (zum Reisen auf der Autobahn) mit Leichtschaltung schon unabdingbare Norm sein sollte, zumal es sich in Klauenschaltung mit den nur 4 Radpaaren noch durchaus wirtschaftlich bauen lassen müßte. Diese zweifellos logische Getriebephase haben wir in Europa anscheinend übersprungen bzw. verschlafen. Statt dessen kommt, obschon in jedem Fall doch zu begrüßen, wieder der gute alte „Schnellgang" zum Anflicken, wenn auch mit dem für uns „USA-gläubige" verlockend klangschönen Namen Overdrive. Vielleicht um die Zeit zu überbrücken, bis sich die „Um-jeden-Preis-Matic's" auf Föttinger-Basis eingeführt haben — „dank" Daimler-Benz-Vorbild.

Vielleicht aber schaffen es doch im Verborgenen und mit kargem Mammon jene unverzagten Unverbesserlichen, die in der völligen „echten Stufenlosigkeit" die letzte — und einzig vollgültige — Lösung des „ewigen Getriebeproblems" der Kraftfahrt sehen. Wie z. B. jetzt die gewiß als heroisch zu bezeichnenden Gebrüder Scalambra aus Mailand, die mit einem alten DKW-Motor von 250 ccm und 6 PS und selbstgebastelten (!) Öldruckaggregaten ein 3 Zentner schweres Eigenbaumonstrum immerhin auf 75—80 km/st gebracht haben, wonach der angezweifelte Wirkungsgrad auf keinen Fall vernichtend schlecht gewesen sein kann. Dennoch wird den Wackeren wohl keine Großfirma ihre 10 Millionen Lire privaten Geldes ersetzen und — weitermachen!

S. Lubinski

Mit Veedol gestartet und gesiegt

Deutscher Automobilmeister 1956 (Grand Tourisme bis 2000 ccm):
M. Nathan/Porsche Carrera

Deutscher Automobilmeister 1956 (Seriensportwagen bis 1500 ccm):
M. Nathan/Porsche Spyder

Deutscher Motorrad-Straßenmeister 1956 bis 250 ccm: **H. Baltisberger** †/NSU

Deutscher Motorrad-Straßenmeister 1956 bis 500 ccm: **E. Riedelbauch**/BMW

Deutscher Motorrad-Geländemeister 1956 bis 125 ccm: **G. Wagenschieber**/NSU

Deutsche Motorrad-Geländemeister 1956
über 350 ccm mit Seitenwagen: **W. Kritter - R. Kreuzer**/auf Zündapp 600 Swg.

Deutscher Moto-Cross-Meister 1956 bis 125 ccm: **H. Ott**/DKW

Deutscher Moto-Cross-Meister 1956 bis 175 ccm: **H. Ott**/DKW

Deutscher Moto-Cross-Meister 1956 bis 250 ccm: **F. Betzelbacher**/MAICO

Deutscher Moto-Cross-Meister 1956 bis 350 ccm: **F. Betzelbacher**/MAICO

Deutscher Moto-Cross-Meister 1956 über 350 ccm: **U. Radermacher**/BSA

Ferner errangen VEEDOL-Fahrer bei Rennen und Zuverlässigkeitsfahrten im In- und Ausland:

8 Gesamtsiege und **215 Klassensiege**

14 goldene Mannschaftspreise und **408 Goldmedaillen**

Die außergewöhnliche Beanspruchung in Renn- und Sportfahrzeugen ist eine großartige Bewährung unserer Motoröle, der gleichen VEEDOL-Öle, die auch dem Privatfahrer bei jedem VEEDOL-Händler und an allen Autobahn-Tankstellen zur Verfügung stehen.

VEEDOL
MOTOR OIL

VEEDOL GMBH HAMBURG 36

Versicherungsprämien revidieren statt erhöhen!

Noch weiß man nicht sicher, ob Minister Schäffer tatsächlich darauf verzichtet, die Finanzierung des Seebohmschen Straßenbauprogrammes über eine Erhöhung der Kraftverkehrsabgaben abzuwickeln, da zeigen sich am Horizont bereits neue Möglichkeiten, die die Fahrzeughaltung verteuern können. In düsteren Farben kolorieren die Versicherungsgesellschaften das Bild ihrer Schadensaufwendungen für die in der Haftpflicht zusammengeschlossenen Risiken. Sie erklären, daß die Entschädigungsquote im letzten Jahr von 71 auf 75 Prozent gestiegen sei. Unter Berücksichtigung der übrigen Versicherungssparten des Kraftverkehrs, wie Kasko-, Unfall-, Gepäckversicherung usf., die dieser negativen Entwicklung nicht gefolgt sind, beträgt der Schadensaufwand insgesamt 70 Prozent der eingegangenen Prämien. Den Gesellschaften bleibt somit eine durchschnittliche Kalkulationsspanne von 30 Prozent. Sie liegt weit unterhalb der 40 Prozent-Grenze, die das Bundeswirtschaftsministerium vor drei Jahren innerhalb der Diskussion um den Einheitstarif als anteilsgerechte Norm ermittelte. In der Versicherungswirtschaft löst diese Verschlechterung des Verhältnisses von Einnahme und Ausgabe begreiflicherweise den Wunsch nach Überprüfung bzw. Anhebung des bisherigen Tarifes aus. Nach den geltenden Bestimmungen entscheidet hierüber der Bundeswirtschaftsminister, und bei seiner allseits bekundeten Abneigung gegen Preisauftriebstendenzen ist nicht damit zu rechnen, daß er den Argumenten der Versicherer bereitwilliges Gehör schenken wird. Eher besteht Professor Erhard auf einer vorherigen Klärung der Frage, ob angesichts des seit 1949 vervierfachten Prämienaufkommens die ursprünglich festgelegte Kalkulationsspanne in ihrer prozentualen Mindestbegrenzung noch gerechtfertigt ist. Es darf nicht als sicher gelten, daß die zur Deckung der Verwaltungskosten und Provisionszahlungen erforderlichen Beträge in gleicher Weise gestiegen sind, wie die Zahl der neuabgeschlossenen Versicherungsverträge. Man wird hier nicht zu Unrecht eine Kostendegression vermuten dürfen, und da es an einer genauen Übersicht noch fehlt, hat die Versicherungswirtschaft bis heute davon abgesehen, im Bundeswirtschaftsministerium einen Antrag auf Prämienerhöhung einzureichen. Doch wer die häufigste Verwendung statistischer Materialsammlungen kennt, ahnt, mit welchem Marschziel die jüngsten Operationen ausgestattet sind.

Nun gibt es eine zweite Untersuchung, die sich gleichfalls mit versicherungswirtschaftlichen Fragen beschäftigt, und ihre Resultate sprechen nicht dafür, daß die Gesellschaften notleidend seien. Die Versicherungsaufsicht hat errechnet, daß die rund einhundert Unternehmen der Schadensversicherung im vergangenen Jahr einen Anlagenzuwachs von 250 Mill. DM verbuchen konnten. Das sind etwa 13 Prozent der Prämieneingänge in Höhe von nahezu 2 Milliarden DM. Das Gesamtanlagevermögen stellt sich somit gegen Ende 1955 auf 1,825 Milliarden DM, wovon der größte Teil auf erworbene Ausgleichsforderungen, Wertpapiere und Grundstücke entfällt. Dieser finanzielle Fundus ist um so bemerkenswerter, als in der Schadensversicherung das Vermögen nur im Umfang der tatsächlich erforderlichen Reservenstärkung vermehrt werden muß. Von der Ertragsseite her kann einer Prämienerhöhung also schlecht das Wort geredet werden. Die Versicherungsunternehmen aber weisen darauf hin, daß das eigentliche gute Geschäft nicht auf den HUK-Zweigen (Haftpflicht, Unfall, Kraftfahrt) beruht, sondern auf der Sachversicherung. Hier ist der Schadensverlauf relativ günstig. Bei der Feuerversicherung beispielsweise überstiegen die Entschädigungsleistungen in den letzten Jahren kaum 50 Prozent der Prämieneingänge. Die Versicherer argumentieren weiter, daß es dem angestrebten Prinzip der individuellen Bedarfsprämie widerspreche, wenn die guten Risiken die ungünstigen Schadensabläufe anderer Versicherungsgruppen finanzieren müßten. Daher verdiene die Entwicklung in der Kraftfahrzeug-Haftpflichtversicherung eine gesonderte Behandlung.

Der Grundsatz einer möglichst individuellen Schadensdeckung ist durchaus anzuerkennen und die Überarbeitung der in der Haftpflicht derzeit geltenden Tarifsätze auch wünschenswert — aber nicht mit dem Effekt einer generellen Erhöhung der Prämien. Wichtiger ist, die Grundlagen ihrer Bemessung auf tatsächliche Zweckmäßigkeit zu prüfen. Die Staffelung der Tarife ist strittig, seit Versicherungsverträge überhaupt bestehen. Sie differenziert bei Personenwagen nach der Motorleistung, bei Lastwagen nach dem Fahrzeuggewicht. Nach den Statistiken ist der Schadensverlauf in den niedrigen PS- und den hohen Gewichtsklassen besonders ungünstig. Würde man diese typologisch fixierbare Schadensanfälligkeit in ihren Ursachen schärfer erfassen, man könnte treffende Rückschlüsse auf Mängel im angewandten Staffelungs-System ziehen. Die Unfallneigung der schwächeren Wagentypen beruht nicht auf Zufälligkeiten, sondern in der Regel auf dem Mißverhältnis zwischen Motorleistung und Fahrzeuggewicht, das bei voller Zuladung noch krasser in Erscheinung tritt. Eo ipso schaffen unterdimensionierte Motoren eine ständige Quelle möglicher Unfallgefahren. Sie setzen der Beschleunigung und Bergfreudigkeit eines Fahrzeuges enge Grenzen, sie verhindern die Kürzung der Überholzeiten, und alles in allem wird kein Kraftfahrer, der seine Fahrschulkenntnisse durch einige Straßenpraxis erweitern konnte, ernsthaft bestreiten, daß ein Wagen mit ausreichender Leistungsreserve ungleich verkehrssicherer ist. Jene unterentwickelten, in Gefahrensituationen so bedenklich reaktionsschwachen „Minder"-Fahrzeuge aber verdanken wir gerade dem ökonomischen Zwang des Käufers zur „Flucht" aus dem hohen Versicherungs- und Steuertarif. Hier dotieren die Versicherungsgesellschaften ganz offensichtlich ihre eigene Verlustquelle. Das Rezept, ihnen und der großen Schar der Motorisierungsbedürftigen gleicherweise aus finanziellen Schwierigkeiten zu helfen, liegt auf der Hand: nicht generelle Erhöhung der Versicherungsprämien, sondern spezifische Senkung der Sätze für leistungsstarke Kraftfahrzeuge; vielleicht auch eine Ausrichtung der Tarifstaffelung nach dem Leistungsgewicht. Das entspräche dem Gedanken der möglichst individuellen Schadensdeckung, auf dem die aktuelle Betonung liegt. Sollte der Bundesfinanzminister sich bereitfinden, bei der Kraftfahrzeug-Besteuerung einen ähnlichen Maßstab anzulegen, dann wäre der technisch völlig unbegründeten Existenz bestimmter Unfalltypen auch der wirtschaftliche Nährboden endgültig entzogen.

Es ist gewiß einfacher — und das gilt ganz allgemein —, eine ungünstige Schadensentwicklung durch Erhöhung des Abgabensolls aller Aufbringungspflichtigen buchmäßig zu regulieren, statt sie in ihren Ursachen exakt zu erforschen und auf geeignete Weise zu bekämpfen. Diese Praxis aber betreibt man in der Verkehrswirtschaft seit Jahr und Tag, und niemand sollte der Kraftfahrt verübeln, wenn sie es müde wird, für alle nachteiligen Folgen einer Kette von Unterlassungen und Fehlentscheidungen ständig in gesamtschuldnerische „Sippenhaftung" überführt zu werden. Man sollte, das ist die Meinung der überforderten Kraftfahrt, den analysierenden Rechenstift der Finanzexperten auch endlich einmal zu ihrer Entlastung im Dschungel der Statistik bewegen.

Herbert Matthes

In diesem Zusammenhang ist auch folgendes interessant, was man u. a. im neuesten Jahresbericht des Gesamtverbandes der Versicherungswirtschaft nachlesen kann:

Die Risiken des Kfz.-Handels und -Handwerks und des Selbstfahrervermiet-Gewerbes haben in allen Zweigen den Schadenverlauf ungünstig beeinflußt. Die Wagnisse des gewerblichen Güterverkehrs haben die im Einheitstarif festgesetzten Haftpflichtbeiträge durch Schäden voll verbraucht, so daß die Versicherer für die entstandenen Verwaltungskosten keine Deckung hatten. Für verschiedene Wagnisgruppen, z. B. die Betriebe des Kfz.-Handels und -Handwerks und für die Güterfahrzeuge, versuchen die Versicherer neue zweckentsprechende Tarifierungsgrundlagen zu finden. Redaktion

Keinen Ärger im Winter!

Englebert M+S REIFEN

besiegen Matsch und Schnee

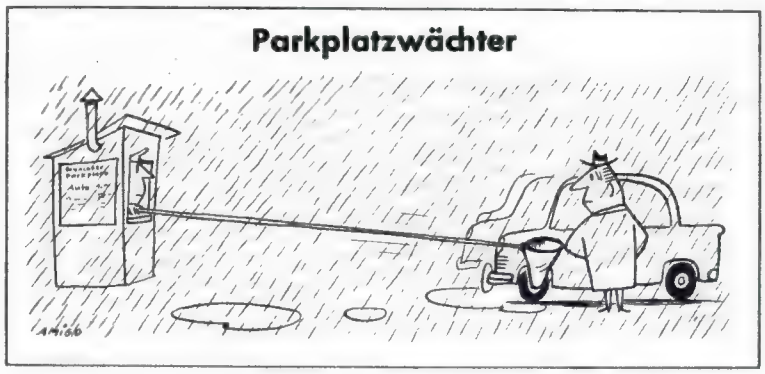
Was wir brauchen, sind Verkehrsgerichte!

Fast im gleichen Maße wie der motorisierte Verkehr ist auch das Interesse der Öffentlichkeit an der Verkehrs-Rechtsprechung gewachsen. Diese auf keinem anderen Gebiet der Rechtspflege zu beobachtende Entwicklung hat einen ganz natürlichen Grund: Nahezu jeder Staatsbürger ist in der einen oder anderen Form Verkehrsteilnehmer und jeder muß damit rechnen, heute oder morgen, als Angeklagter oder Geschädigter, mit einem Verkehrsrichter Bekanntschaft zu machen. Hinzu kommt, daß die meisten Verkehrsteilnehmer, durch Belehrung und Erziehung dazu angehalten, sich mit der einschlägigen Gesetzesmaterie beschäftigen und bis zu einem gewissen Grad „sachverständig" geworden sind. Im Zuge dieser Entwicklung liegt es auch, daß sich die Öffentlichkeit mit Entscheidungen in Verkehrssachen kritisch befaßt und empfindlich reagiert, wenn solche Entscheidungen im Widerspruch zur gesetzesmäßigen Ordnung oder der eigenen Erfahrung stehen oder zu stehen scheinen.

Zwei dieser offenbar auf einem Rechtsirrtum beruhenden Entscheidungen — die eine stammte vom Oberlandgericht in Hamm, die andere von der Oberstaatsanwaltschaft in Düsseldorf — sind kürzlich durch die Tagespresse gegangen. In beiden wurde behauptet, ein zum Überholen ansetzender Kraftfahrer habe nicht die Pflicht, sich vorher im Rückspiegel über die Möglichkeit des Überholens zu vergewissern. Beide haben ein empörtes Echo in Kraftfahrerkreisen ausgelöst. Die treffendste Formulierung war diese:

„Wenn zu der allgemeinen Verkehrsunsicherheit auch noch die Rechtsunsicherheit kommt, wird das Chaos bald vollständig sein!"

Hier scheint ein ernstes Problem heranzuwachsen, und man wird sich fragen müssen, wie es überhaupt zu Entscheidungen kommen konnte, die so offensichtlich im Widerspruch zur Verkehrsordnung stehen. Die Antwort ist verblüffend einfach: Weil wir gar keine Verkehrsgerichte im eigentlichen Sinne haben.



Die sogenannten Verkehrsabteilungen oder -kammern — soweit sie überhaupt eingerichtet wurden (was nur in größeren Bezirken und Städten möglich war) — sind gewissermaßen „zur linken Hand" entstanden, das heißt, dieser oder jener Richter wurde je nach Bedarf überwiegend oder ausschließlich mit Verkehrssachen befaßt und ist im Laufe der Zeit in seine neue Aufgabe hineingewachsen — oder auch nicht. Soweit der letztere Fall eingetreten ist, mag es manchmal an der persönlichen Eignung gelegen haben, überwiegend jedoch sicher an der mangelnden Verkehrserfahrung (wie viele Richter gibt es, die keinen Führerschein besitzen oder keine Gelegenheit zum Fahren haben!) oder einfach daran, daß der gerade „verkehrserfahren" gewordene Richter routinemäßig in eine andere Abteilung versetzt worden ist, wo er mit Spezial-Kenntnissen auf dem Gebiete des Verkehrs nichts mehr anfangen konnte, die sein Nachfolger vielleicht dringend benötigt hätte.

Hinzu kommt ferner, daß bei der Geschäftsverteilung der einzelnen Gerichte keine Verpflichtung besteht, Verkehrssachen besonders geeigneten Staatsanwälten und Richtern zuzuleiten, was meistens dazu führt, daß verkehrsunerfahrene Juristen Entscheidungen in einer Materie fällen müssen, die sie nicht beherrschen.

Nun wird oft (und von durchaus kompetenter Seite) der Standpunkt vertreten, für Richter und Staatsanwälte habe es nur eine Materie zu geben, nämlich die des Rechts, und mit ihr sei — nötigenfalls unter Hinzuziehung eines Sachverständigen — in jedem Fall eine gerechte Entscheidung möglich. Glücklicherweise wächst von Jahr zu Jahr die Einsicht (auch bei maßgebenden Juristen), daß das nicht stimmt. Bei Verkehrsdelikten handelt es sich nämlich regelmäßig um einen dynamischen Vorgang, der nicht wie irgendwelche statischen Rechtsverhältnisse durch Zeugen und Sachverständige in vollem Umfang aufgeklärt werden kann. Einmal, weil Verkehrsdelikte ein auf Erfahrung gegründetes Einfühlungsvermögen in kompliziertste Verkehrsvorgänge verlangen; zum anderen, weil Zeugenaussagen gerade beim Verkehrsdelikt sehr vorsichtig zu werten sind. In der überwiegenden Zahl der Fälle handelt es sich dabei nämlich um mehr oder weniger subjektiv gefärbte „Rekonstruktionen" eines Vorganges, der sich schon vor Beginn der Wahrnehmung durch den Zeugen abgespielt hat.

Auch die Funktion eines Sachverständigen muß bei allem redlichen Mühen fragwürdig bleiben, solange der Richter in technischen, physikalischen, psychologischen oder mathematischen Fragen nicht auf eigenen Füßen steht. Auch das bestfundierte Gutachten bedarf ja zur Rechtsfindung einer kritischen Betrachtung, von der durch die Abhängigkeit vom Sachverständigen in Frage gestellten Autorität des Richters ganz zu schweigen. Eine gerechte Entscheidung in Verkehrssachen kann also nur da möglich sein, wo der Richter neben der Materie des Rechts auch die erwähnten Nebengebiete beherrscht.

Hier erhebt sich eine weitere Frage: „Können die bis jetzt als notwendig festgestellten Voraussetzungen im Rahmen unserer heute bestehenden Gerichte erfüllt werden oder nicht?" Diese Frage wird, soweit es die Gerichte größerer Städte angeht, mit einigen Vorbehalten bejaht werden können; für die Gerichte mittlerer und kleinerer Städte ist sie zu verneinen, einfach deshalb, weil letztere ja einen viel zu geringen Arbeitsanfall in Verkehrssachen haben, um eine spezialisierte Richterkraft voll zu beschäftigen.

Und damit stehen wir vor der dritten und letzten Frage: „Was soll also in der Verkehrsrechtsprechung geschehen?" Die Antwort darauf drängt sich aus den bisherigen Überlegungen fast von selber auf:

Die Verkehrsgerichtsbarkeit müßte aus der allgemeinen Gerichtsbarkeit ausgeklammert und es müßten an Stelle der gevierteilten oder halbierten Verkehrsabteilungen echte Verkehrsgerichte eingerichtet werden, mit einer Besetzung, die fachlich befähigt ist und in ihrer einmal spezialisierten Laufbahn bleibt.

Es ist nicht unsere Aufgabe, den zweifellos nicht leicht zu findenden Weg zu diesen echten Verkehrsgerichten aufzuzeigen; wir können nur auf die Tatsache Bezug nehmen, daß auf dem Gebiet der Rechtsprechung bereits einmal ein ähnlicher Weg gefunden worden ist. Das war das Arbeitsgerichtsgesetz des Jahres 1927, mittels dessen die Arbeitsgerichtsbarkeit (ohne dem Geschäftsbereich des Justizministers zu entgleiten) aus der allgemeinen Gerichtsbarkeit ausgeklammert und mit Richtern besetzt wurde, die langfristig tätig waren und bis heute hinreichende Erfahrungen sammeln und Spezialisten werden können. Was damals möglich war, müßte auch heute möglich sein.

•

Den eingangs erwähnten Fehlentscheidungen aus Hamm und Düsseldorf — und sie ließen sich zweifellos noch vielfach ergänzen — kommt eine Bedeutung zu, die weit über den eigentlichen Anlaß oder das Schicksal der Betroffenen hinausgeht. Die stürmisch über uns hereingebrochene Motorisierung hat uns auf vielen Gebieten ernsten Krisen ausgesetzt; Entscheidungen wie die erwähnten, steuern uns einer neuen Krise zu, der „Rechtsunsicherheit".

Diese Rechtsunsicherheit darf jedoch nicht nur aus der Perspektive des einzelnen gesehen werden; es ist vielmehr ihre negative Ausstrahlung in die Disziplin der Massen, die gefährlich werden kann. So gesehen ist das Problem echter Verkehrgerichte ernsthafter Überlegungen wert, denn die Motorisierung hat ihren Gipfelpunkt noch lange nicht erreicht. *Artur Zell*

DIANA AUF DER JAGD
Nach einem Gemälde
aus der Schule von Fontainebleau,
16. Jh. Louvre, Paris

Die Jagd geht auf! Herbst. Nebel zieht wie Rauch durch die Wälder. Auf den Lichtungen liegt der erste fahle Schein des frühen Tages. Majestätisch klingt das Röhren des Hirsches durch den Herbstmorgen. Es ist die Zeit der hohen Jagd. Und dies ist auch die Zeit, in der sich der Autofahrer Sorgen wegen seines Öls macht.

ENERGOL VISCO-STATIC, das 4-Jahreszeiten-Öl, nimmt ihm diese Sorgen ab. Es paßt seine Viskosität, d. h. seinen Flüssigkeitsgrad, allen Temperaturen automatisch an. Mit diesem Öl gibt es nie Startschwierigkeiten. Immer zieht sich ein gleichmäßiger Ölfilm über alle gleitenden Motorteile und gibt Schutz vor chemischem und mechanischem Verschleiß. Wer VISCO-STATIC fährt, fährt wirtschaftlicher. In der Praxis hat dieses Öl, das volle HD-Eigenschaften besitzt und selbstverständlich auch in jeder guten Kundendienst-Werkstatt zu haben ist, einen Beweis seiner Sparsamkeit gegeben: im gemischten Stadt- und Fernverkehr braucht der Motor bei gleicher Leistung zwischen 5 und 10% weniger Kraftstoff, im ausgesprochenen Stadtverkehr ist die Ersparnis sogar noch größer.

BP

ENERGOL

VISCO-STATIC

Das 4 Jahreszeiten-Öl

FÜR FAHRER, DIE VON IHREM WAGEN MEHR VERLANGEN

Ausbildung zum Techniker in den Fachrichtungen:

ELEKTROTECHNIK · BETRIEBSTECHNIK · MASCHINENBAU

Um den steigenden Technikernachwuchs in der Industrie sicherzustellen, führen wir unter Aufsicht der Industrie- und Handelskammer 6monatige Technikerlehrgänge durch.

ZIEL DER AUSBILDUNG:
Das Technische Lehrinstitut Weil a. Rh. vermittelt eine dem neuesten Stand der Technik entsprechende Technikerausbildung.

Hervorragende Fachkräfte aus Industrie, Handwerk, Forschung und Schuldienst vermitteln den Studierenden eine auf ingenieurmäßiger Grundlage beruhende Berufsausbildung, die diese befähigt, in Kraftwerken, Maschinenfabriken und sonstigen Betrieben erfolgreich als Techniker für Planung, Fertigung und Überwachung tätig zu sein.

STUDIENDAUER: Das Studium dauert ca. 6 Monate.

LEHRGANGSBEGINN:
Jeweils Anfang März und Anfang September.

AUFNAHMEBEDINGUNGEN:
Abgeschlossene Lehre oder 2jährige Praktikantenzeit (Volksschulbildung mit Gewerbeschule oder höhere Schule).

LEHRGEBÜHREN: Die Lehrgebühren betragen DM 540,—

LEHRMITTEL: Aufwendungen ca. DM 80,—

UNTERKUNFTSMÖGLICHKEITEN:
Unterkunft in Weil am Rhein oder näherer Umgebung. Sie wird durch das Institut vermittelt. Kosten für Unterkunft und Verpflegung monatlich DM 120,— bis DM 150,—.

TECHNIKER-EXAMEN:
Abschlußprüfung durch Prüfungskuratorium unter dem Protektorat der Industrie- und Handelskammer. Die Prüfungsgebühr beträgt DM 30,—.

Die Bundesbahn erteilt den Lehrgangsbesuchern die für Studenten üblichen Fahrpreisermäßigungen.

Krankenversicherung während des Studiums bei der Berufskrankenkasse der Techniker (monatlich 2,50 DM)

Anmeldung erfolgt auf besonderem Anmeldeformular, vom Institut frühzeitig anfordern.

TECHNISCHES LEHRINSTITUT WEIL AM RHEIN

Der Traum vom eigenen Sportwagen

– er ist erfüllt, wenn Sie sich einen Spatz für 2975.— Mark zulegen. Einige Vorteile: ganz moderne Kunststoff-Karosserie, leicht auszubessern, wenn mal ein Kratzer oder ein Loch entsteht, und sie ergibt ein so geringes Eigengewicht, daß selbst der 200er Motor unglaublich viel Leistung auf die Räder bringt. Dann: unerhörte Straßenlage, drei Mann hoch gehen rein und Gepäck für mindestens vier. Dazu gibt es noch ein Verdeck, das man bei schönem Wetter in der Garage lassen kann. Das Faltverdeck ist sowieso dabei.
Jedenfalls sollte man sich mal einen Prospekt schicken lassen . . .

SPATZ

BAYERISCHE AUTOWERKE G.m.b.H. NÜRNBERG
GESELLSCHAFTER: VICTORIA WERKE A.-G. NÜRNBERG · HARALD FRIEDRICH, TRAUNREUT

Bei Anfragen beziehen Sie sich bitte auf AUTO MOTOR SPORT

Fortsetzung von Seite 25

Für Ihr Reise-Merkbuch

sten Westzipfel des Luganer Sees eröffnet. Es verfügt über 55 Betten, ein geräumiges Restaurant mit Aussichtsterrasse und eine ausgezeichnete Lage. Dieses Motel liegt auch günstig zum Lago Maggiore, von dem es nur 11 Kilometer entfernt ist.

⁂

Obwohl Sie jetzt D-Mark in jeder beliebigen Menge mit ins Ausland nehmen können, empfehlen wir Ihnen — falls Sie bei Antritt einer größeren Auslandsreise Zahlungsmittel in fremder Währung mitnehmen wollen —, sich bei Ihrer Bank über die Devisenbestimmungen der betreffenden Länder zu informieren.

⁂

Am Grenzübergang Selz-Plittersdorf bei Rastatt ist für den Personenverkehr über den Rhein ein neues Fährschiff in Betrieb genommen worden. Die neue Fähre ist auch dem Spitzenverkehr an Sonntagen gewachsen.

⁂

Den Caumersee in Flims (Graubünden/Schweiz) müssen Sie sich auch merken: während jetzt ringsum schon mit den Wintervorbereitungen begonnen wird, kann man dort noch baden. Denn Föhrenwälder schützen ihn vor Winden und warme Quellen verleihen ihm die Badewärme.

⁂

Ein roter Streifen, der auf den Randstein aufgemalt ist, bedeutet in Frankreich „Parkverbot".

⁂

Wer über den Kanal nach England kommt, merke sich das Motel an der A-20 in Royal Oak: es ist Tag und Nacht geöffnet, der Preis für eine Übernachtung (Zimmer mit Bad, Garage, kontinentales Frühstück) beträgt sh 27/6 (ca. 16.50 DM). Es wird kein Bedienungsgeld erhoben. Entfernung ab Dover 20 km, ab Folkestone 11 km. Ein weiteres Motel befindet sich ca. 18 km nordöstlich von Harrogate an der A-1, die nach Edinburg führt. Entfernung von London 335 km. Ideal für Leute, die nach Schottland wollen.

⁂

Bei den österreichischen Grenzdienststellen des ÖAMTC bekommt man jetzt auch die Straßenzustandskarten von Österreich. Sie sind auf den neuesten Stand gebracht und lohnen die Ausgabe, wenn man auf Nebenwegen durch Österreich fahren will.

⁂

Wer fürs nächste Jahr eine Reise nach England plant, sei auf folgendes verwiesen: ab Liverpool fährt die „Lady Killarney" nach der Westküste von Schottland bis hinauf zu den Hebriden, der Isle of Skye, Isle of Mull, Oban, Inverness sowie zahlreichen schottischen Lochs. Eine sechstägige Kreuzfahrt vermittelt den Reisenden hier Landschaften von unvorstellbarer Schönheit und Einsamkeit. Fahrpreis einschließlich aller Leistungen ab 192.00 DM. Auskünfte durch die Britische Reisezentrale Frankfurt am Main, Neue Mainzer Straße 22.

⁂

Der Semmering, der Col des Mosses, der Brünig, der Julier, der Maloja, der Ofen, der Zirler Berg, der Brenner, der Steinpaß und der Kniepaß sind normalerweise den ganzen Winter befahrbar.

⁂

Zum Schluß der Sommersaison hat eine internationale Reiseagentur eine ganze Anzahl Restaurations- und Beherbergungsbetriebe in Frankreich, Italien, Spanien und in der Schweiz angeschrieben, um statistische Unterlagen zu erhalten. In der Hauptsache waren dabei folgende Fragen zu beantworten:

1. Welche Nationalität unter Ihren Gästen war Ihnen im Hinblick auf den Umsatz am willkommensten?
2. Welche Nationalität war Ihnen persönlich am sympathischsten?

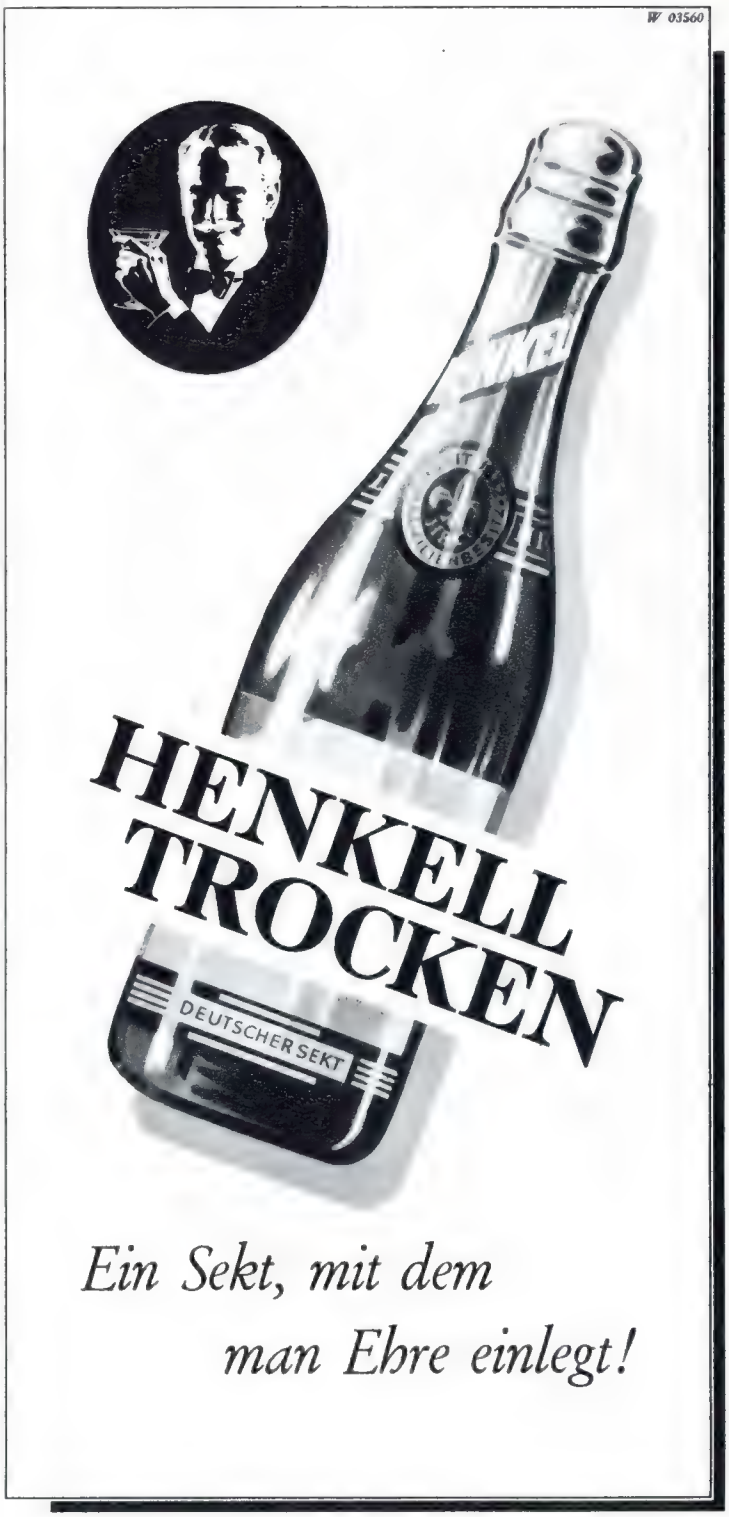
Die Aufgliederung nach Nationalitäten brachte zur Frage eins folgende Punktwertung: Nordamerikaner 12, Deutsche 5, Engländer und Schweizer je 2, Belgier, Franzosen und Holländer je 1.

Das Resultat der zweiten Frage sah aber so aus: Engländer 6, Holländer 5, Deutsche, Franzosen und Südamerikaner je 3, und Belgier, Nordamerikaner und Skandinavier je 2 Punkte. Wir sind zwar im Auslande wegen unserer harten Währung gern gesehen — aber noch lange nicht diejenigen Gäste, denen die meisten Sympathien entgegengebracht werden.

In Deutschland waren die willkommensten Gäste die Nordamerikaner, dann die Gäste aus dem vorderen und mittleren Orient, und an dritter Stelle kamen die Engländer. Unter den beliebtesten Gästen teilten sich die Belgier, Holländer und Luxemburger in den ersten Platz, dann kamen die Reisenden aus den nordischen Staaten und danach die Engländer.

(Aus: Les Documents et Reportages Internationaux).

Ulrich Sempert



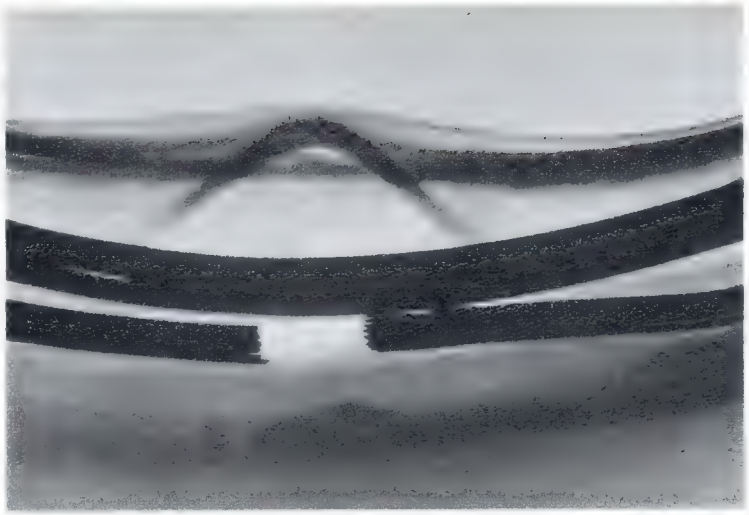
Mondial Aperitif

Die langen, stillen Abende können wunderbar sein . . wenn man sich nach des Tages Hast und Mühe in eine schönere Welt wendet. Einst glaubten die Menschen sich mit Hilfe des Zaubers über den Alltag erheben zu können. Heute besitzen wir ein zauberhaftes Mittel, um uns den Schritt aus der grauen Wirklichkeit in einen Feierabend voller Freude zu erleichtern: Einen Aperitif Schluck um Schluck genossen. Er beschwingt uns sogleich, ohne uns zu beschweren und ruft alle guten Geister herbei. Selbstverständlich muß es ein anerkannt guter und bekömmlicher Aperitif sein, das heißt ein

Mondial Aperitif

Auch Aperitif-Trinken kann ein charmanter Kult sein. Versäumen Sie nicht, dem MONDIAL auch einmal durch ein Stück Zitronenschale einen besonders markanten aromatischen Reiz zu verleihen. Oder mixen Sie aus MONDIAL und Mineralwasser ein wunderbar erfrischendes Getränk.

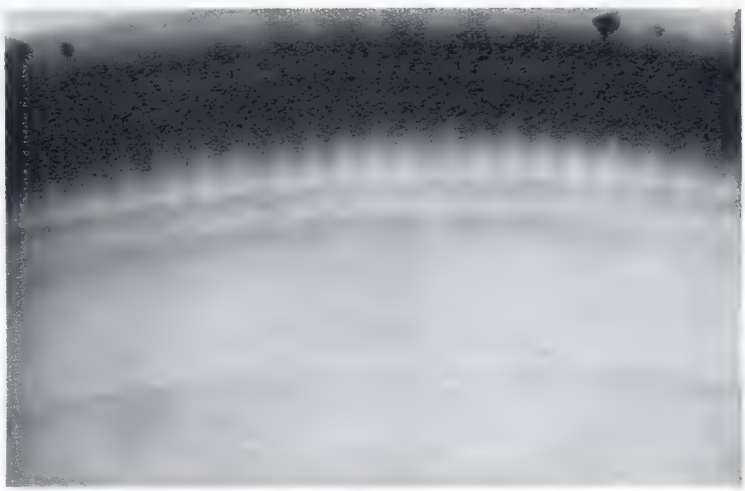
HANS MÜLLER KG.
WEINKELLEREI RASTATT



Totalbruch eines der beiden Drahtkerne in einem Lkw-Reifen.

Durchleuchtete Reifen

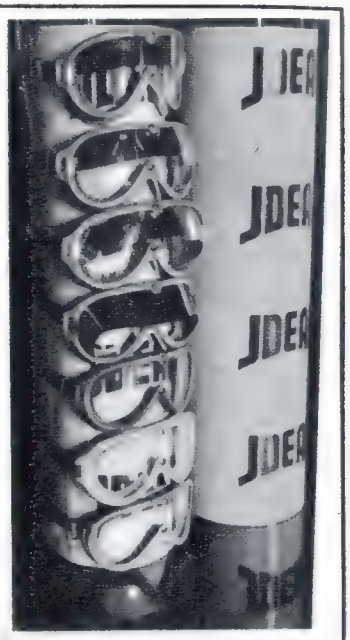
In Zusammenarbeit mit dem Röntgenologen Dr. Liese entwickelte die Kölner Firma Reif den „Reif-Kessel", ein Gerät, in dem Reifen jeder Größe durchleuchtet und auf versteckte Fehler untersucht werden können. Die Firma begründet die Notwendigkeit eines solchen Gerätes damit, daß viele innere Schädigungen des Reifenaufbaus auch durch geübte Fachleute von außen nicht immer erkennbar sind. So untersuchte man eine Anzahl vorgeprüfter und als einwandfrei befundener Reifen mit dem Ergebnis, daß sich 10% davon im Röntgenbild als Schrott erwiesen, während 30% Schäden zeigten, die sich durch Reparatur beheben ließen, ehe sie eine Beeinträchtigung der Betriebssicherheit zur Folge haben konnten. Es handelte sich dabei hauptsächlich um durch zu starke örtliche Überlastung (Kantensteine) hervorgerufene Gewebeschäden und um sog. Mürbungen (Zerreibung der Gummibettung zwischen den einzelnen Cordfäden) infolge zu geringen Luftdrucks. Ebenso konnten eingedrungene Fremdkörper (Nägel und Metallstücke) festgestellt und entfernt werden, ehe sie Schaden anrichteten. Zur Durchleuchtung braucht der Reifen nicht demontiert zu werden, sondern kann auf der Felge bleiben. Ob es sich um Reifen mit Schlauch oder um schlauchlose Reifen handelt, ist gleichgültig. Eine Schädigung des Reifens und auch der am Gerät beschäftigten Personen durch die Röntgenstrahlen ist nach Angabe des Herstellers ausgeschlossen. Röntgengeprüfte gebrauchte oder runderneuerte Reifen werden mit einem Prüfzeichen versehen.



Die helle Stelle zwischen den teilweise gelockerten Gewebefäden dieses Pkw-Reifens ist ein Hohlraum. Die Lauffläche (Protektor) hat sich hier vom Reifenkörper (Karkasse) gelöst.

Automatische Toröffnung durch Induktion

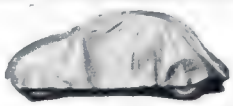
Der Sindelfinger Ingenieur R. Baumann entwickelte ein neues Verfahren zur halbautomatischen Öffnung eines Einfahrts- oder Garagentors vom Fühlersitz des Wagens aus. Im Gegensatz zu den bisher bekannten photoelektrischen Systemen arbeitet er mit einem einfachen kleinen Induktionssender, der durch einen Druckknopf am Armaturenbrett betätigt wird und an einer an der Wagenunterseite angebrachten Spule ein magnetisches Feld mit einem Streubereich von mehreren Quadratmetern erzeugt. In einer unter der Fahrbahn liegenden Spule wird ein Induktionsstrom erzeugt, der nach Verstärkung ein Schaltschütz betätigt, durch das der Motor zum Öffnen und Schließen des Tores eingeschaltet wird. Die Anlage ist nicht teuer in der Herstellung und verbraucht im Ruhezustand keinen Strom. Sie ist völlig unempfindlich gegen Witterungseinflüsse und Erschütterungen und äußerlich unsichtbar.



Das ist der neue Brillen-Ausstellungs-Ständer mit 7 echten JDEAL-Brillen. Ein Verkaufs-Schlager ersten Ranges! Fragen Sie Ihren Grossisten nach dem Cellon-Ständer von

JDEAL

Alleiniger Hersteller:
GUSTAV EICHENWALD
NEUSS-HAFEN



Die atmende Autohülle
für Moped - Roller - Krad und Wagen

Plastic-Katte Hamburg 1, Norderstraße 87 Ruf 24 69 68

Die zugefrorene Windschutzscheibe

Nicht jeder Autofahrer ist in der glücklichen Lage, seinen Wagen über Nacht in eine Garage oder vielleicht sogar in eine geheizte Garage zu stellen. Bei der heutigen Unterstellnot, besonders in den Großstädten, muß manches Fahrzeug jahrein jahraus unter der Straßenlaterne „schlafen". Manch einer versucht, sich mit einer sogenannten Faltgarage oder aber einer Plane zu helfen, um auf diese Weise wenigstens die gröbsten Unbilden fern zu halten.

Allen denen, die ihre Wagen in den kommenden Frostnächten ungeschützt auf der Straße stehen lassen müssen, seien heute ein paar Tips verraten, wie man Zufrieren von Scheiben verhindern bzw. die Eisschicht darauf leicht und ohne Schaden beseitigen kann. Manche werden sich der alten Methode des Auftauens mit warmem Wasser und anschließendem Trockenledern erinnern. Sie ist zweifellos wirksam, doch ist größte Vorsicht am Platze. Ist das Wasser zu heiß, besteht Gefahr, daß die Scheibe springt. Ist es nur lauwarm, so passiert zwar nichts, aber man muß sich lange bemühen, bis die Eisschicht aufgetaut ist. Unterwegs stehen warmes Wasser, ein Schwamm und Leder nur selten zur Verfügung. Abwischen mit einem Putzlappen ist meist ohne Erfolg, bestimmt aber dann, wenn die Eisschicht dicker ist als nur ein Hauch. Die Scheibe mit der Entfrosteranlage aufzutauen, scheitert fast immer daran, daß der Motor erst lange im Leerlauf auf Temperatur gebracht werden müßte. Außerdem hat man dann nur einen kleinen Sektor der Windschutzscheibe frei, während die fast ebenso wichtigen Seitenscheiben zugefroren bleiben. Es gibt nun zum Abschaben der Eisschicht ein ganz einfaches Hilfsmittel, das man sich bei der Hausfrau aus der Küche „ausleihen" muß, nämlich den Teigkratzer. Es ist dies eine rechteckige Zelluloid- oder Kunststoffplatte, mit der man über die vereiste Scheibe fährt; im Handumdrehen ist das Eis davon abgeschabt und die Sicht nach allen Seiten frei. Will man ein übriges tun, kann kurz mit einem Lappen nachgewischt werden.

Um die Windschutzscheibe bei Frostgefahr absolut eisfrei zu halten, gibt es noch eine andere Möglichkeit. Man besorgt sich eine Platte durchsichtiges Zelluloid (ähnlich Filmmaterial), wie es in Druckereien, Klischeeanstalten usw. verwendet wird. Aus diesem Material wird die Größe und Form der Windschutzscheibe genau ausgeschnitten. Wenn nun abends der Wagen abgestellt wird, deckt man die Windschutzscheibe mit der Zelluloidscheibe ab, indem man sie hinter die beiden Wischerarme klemmt. Besteht jetzt Vereisungsgefahr, setzt sich die Eisschicht auf der Zelluloidscheibe ab und kann am nächsten Morgen vor der Abfahrt ohne besondere Schwierigkeiten weggenommen werden. Die Scheibe bleibt so immer vollständig klar, und man verliert keine Zeit mit Auftauen, Abkratzen und ähnlichen lästigen Manipulationen.

Geb.

ROOTES
GROUP
HUMBER · HILLMAN
SUNBEAM · TALBOT
COMMER · KARRIER
Original - Ersatzteile
stets lieferbar
TH. SCHORN & CO.
IMPORTEUR
DÜSSELDORF
Gerresheimer Straße 109
Tel.: 74747/48

SOEBEN ERSCHIEN

ERSTMALIG

FLUG-REVUE

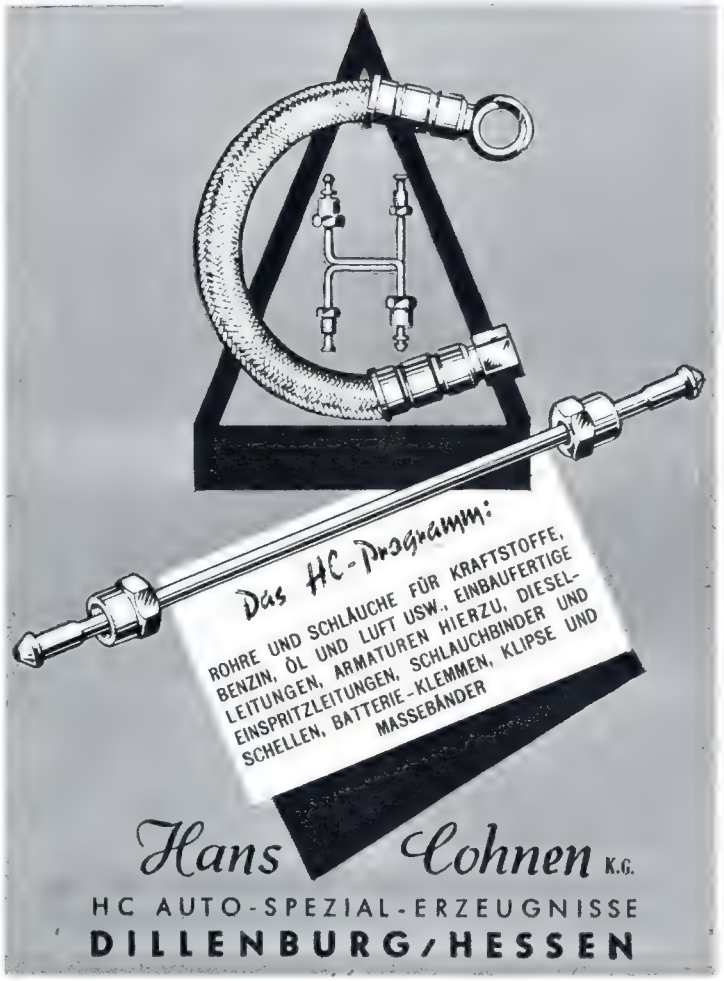
die neue große

Luftfahrt-Fachzeitschrift

der

Motor-Presse Stuttgart

Überall im Handel erhältlich!



MICHELIN X-Reifen

155 x 380

für Porsche 1600 und 1600 Super

– wie auch Reifen aller Dimensionen für sonst. schnelle Wagen –
aus Vorrat lieferbar

GUMMI Mayer K.G. LANDAU-PF.

FS.-Nr. 045 348 Tel. Sa.-Nr. 3221

FABRIK FÜR REIFENERNEUERUNG

Marken-Prismenglas 8x35

DM 106,—

starke Lichthelligkeit und großes Blickfeld. Hochwertige Präzisions-Optik mit Licht verstärkendem Blaubelag. Mitteltrieb und Okulareinstellung. Gut wasserabstoßend und sehr stoßgesichert. Ein Prismenglas in vollendeter Ausführung.

Per Nachnahme mit 8 Tage Rückgaberecht

Optiker Roth

Sulzbach-Rosenberg/Opf., H 1

Bei Anfragen beziehen Sie sich bitte auf AUTO MOTOR SPORT

Goliath 1957

Bei Goliath steht auch weiterhin das 700 ccm-Vergasermodell auf dem Programm. Es lag zwar leistungsmäßig bisher erheblich hinter den temperamentvolleren 900 ccm-Ausführungen zurück, wurde aber der erwarteten Wirtschaftlichkeit wegen gern gekauft. Beim Modell 1957 des 700ers ist die Motorleistung von 25 auf 29 PS erhöht, und damit das Beschleunigungsvermögen fühlbar verbessert. Die nunmehrige Höchstgeschwindigkeit wird vom Werk mit über 110 km/st angegeben. Dazu kommen gewisse Verfeinerungen in der Ausstattung bei gleichbleibendem Preis von DM 5235,—. Steuer und Versicherung blieben durch die Leistungserhöhung unbeeinflußt, so daß hier erfreulicherweise dem Käufer Verbesserungen zugute kommen, ohne daß er dafür extra bezahlen muß.

Lloyd 1957

Der Lloyd 600 wurde in seiner Ausführung für das Modelljahr 1957 in einigen Dingen nicht unwesentlich geändert. Offenbar war man vor allem darum bemüht, den Wagen geräuschloser als bisher zu machen. Sein Inneres ist durch Bitumen-Filzplatten besser schallisoliert und die Federn wurden in wartungsfreien Gummi-Silentblocks gelagert. Vor allem ging man den Motorgeräuschen zu Leibe, die ja bei Luftkühlung immer ein besonderes Problem darstellen. Lloyd hofft, durch eine Umgestaltung der Nockenform (obenliegende Nockenwelle!) die Geräuschentwicklung der Ventilsteuerung zu vermindern. Aus demselben Grund wird nunmehr Plastikmaterial für den dem Kettenspanner gegenüberliegenden Gleitschuh verwendet. Der Luftfilter hat eine Vorrichtung für Gemischvorwärmung erhalten, und die Auspuffanlage wurde mit dem Motor durch ein Kugelgelenk verbunden, so daß beide Teile frei schwingen können. Geändert wurde schließlich die Antriebsuntersetzung von 16:72 in 17:71, und das Werk gibt 100 km/st als nunmehrige Dauergeschwindigkeit an bei gleichzeitiger Verringerung des spezifischen Verbrauchs. Heizung und Entfrostung sollen intensiver wirken als bisher. Äußerlich ist das verbesserte Modell durch zusätzliche Zierleisten und neue Farben zu erkennen.

7 Goldmedaillen
5 Klassensiege

errang Werner Haas
im Rennjahr 1956

mit VISCOBIL, dem Öl,
das alle Ansprüche erfüllt

VISCOBIL

VISCOBIL erhalten Sie auch
an allen Bundesautobahn-Tankstellen

DEUTSCHE VISCOBIL ÖL GESELLSCHAFT MBH. HAMBURG

BK 169/56

Brisk-frisiert machen Sie den besten Eindruck

Die Frisur sieht den ganzen Tag über tadellos aus. Mit Fett oder Leitungswasser erreichen Sie das nicht. Erst Brisk-Frisiercreme gibt dem Haar diesen lockeren und natürlichen Sitz – ohne zu fetten, ohne zu kleben.

BRISK

Frisiercreme
hält Ihr Haar in Form

Sie werden erwartet! - Es empfehlen sich unseren Lesern:

Oberbayern

Grainau (Zugspitzdorf)

Hotel Post. Ruh. Lage. *Der* Ausgangsp. f. Zugspitzfahrt. ADAC-Vertragshotel, Garagen.

Mittenwald

Alpenhotel Erdt. Modernes Haus, Südlage, Zimmer mit Balkon, neue Garagen, Parkplatz. **A.D.A.C.-Vertragshotel**

Sporthotel Lautersee bei Mittenwald, 1060 m, 50 B., Tel. 209. Skigelände. J. Kemser.

Württemberg

Stuttgart

Das neuerbaute Hotel Eiss an der Autobahnausf. Stuttg.-West. Kürz. Zuf. z. Stadtm. In herrl. Grünl. 40 B. 20 Gar. Gr. Parkpl. Tel. 691. Bes. Rich. Eiss

Südtirol DOLOMITEN Trentino

Sterzing, Vipiteno

Parkhotel Stötter. ADAC-Hotel. 70 B., mod., eig. Freiluftschwimmbad, Garage. Gleiche Leitung: Jaufenhaus a. d. Jaufenpaß (2000 m.)

Brunico - Bruneck, Pustertal

Hotel Post, Tel. Nr. 7. 80 Betten. Modernst eingerichtet. Direkt an der Reichsstr. Gr. Parkpl. Restaurant. Garage f. 40 Wagen. Bes. v. Grebmer

Pension „Bacher-Astoria" neuerbaut i. Tiroler Stil, 40 Bett., völl. Ruhe, Garag., Liegew.

Brixen

Gasthof „Goldene Rose" gutbürg. Haus, Zim. i. Tirolerstil, Rest., Parkpl. a. Dompl., Bes.: Mader.

Waidbruck, Ponte Gardena

Einkehr „Kalter Keller", das vielbesungene Gasth. a. d. Brennerstr., 20 km b. Bozen. Kalte u. warme Küche z. jed. Tagesz. Die Weintankstelle zw. Bozen u. Brenner. Tel. 93-34. Jos. v. Lutz

San Martino di Castrozza — Dolomiten

Grand Hotel des Alpes, II. Kat. Familien-Hs., all. Komf., Gar., Lift, Dancing. Bes. D. Toffol, Tel. 7

Bozen, 265 mtr.

Hotel Centrale völlig renoviert, Restaurant, Bierstube, beste Betreuung unter deutscher fachmännischer Leitung.

Restaurant Gambrinus a. Walterpl., f. Feinschm., mäß. Preis. dtschsp. Bes: G. Germani.

Hotel Post-Europa. Gut bürg. Häuser m. 75 resp. 65 B. mod. Garage. Parkpl. Innerebner.

Rathauskeller die beliebte Einkehrstätte im Herzen der Stadt - abends Konzert und Tanz

Meran

Hotel Cremona-Ritz, das ruh. Haus a. d. Kurpromenade, Garten, Garage - mäßige Preise.

Hotel Continental, II. Rang. Zentrale Lage. Modern. Ganzjährig. Parkplatz. Garage.

FORST

Ins Forsterbräu Meran

die altbekannte, behagliche Gaststätte im neuzeitlichen Gewande!

Zum Frühschoppen und Gabelfrühstück, zum Menü und Speisen nach der Karte (italienische und deutsche Küche), zur Marende und Vesperzeit - und abends in der frohgestimmten Runde -
Schenke - Tirolerzimmer - Garten - und das elegante St. Sixtusrestaurant -

MERAN, Freiheitsstraße 90, Tel. 35-35, 35-36

Italien

Venedig

Hotel Germania & de la Gare am Canale Grande. Nähe Hauptgarage u. Bahnhof

Lido Venedig

Hotel Villa Nora - von deutschen Gästen bevorzugt - ADAC- und AvD-Mitglied - Strandnähe - Garten - Garage.

Rom

Victoria-Hotel. I. Kat., ruh., gepfl., deutschspr. Personal, Parkpl. - Bes. u. Leiter: H. A. Wirth.

Torbole, Gardasee

Kaldor's Hotel „Casa Beust", altbek. Patriziervilla, umgebaut, herrliche Lage, Bad, Garten, Parkplatz, Garage, Telefon Riva 51-11

FALTGARAGEN

GUGELWERKE · FREIBURG I. BR. · Nr. 702

Auto-wascher

rostfrei, mit Reinaluminium-leisten, für Groß- und Einzelhändler direkt vom Herstellerwerk.

Johann Knupp
Metallwarenfabrik · Solingen-Ohligs.

Motor-Wärmegeräte

Kühlwasser-Wärmer · Oel-Wärmer Elektrische Ansaugluftvorwärmer 6 V oder 12 V, 30 W · Kombinierte Kühlwasser-Wärmer und Batterie-Ladegeräte 6 V oder 12 V für wassergekühlte Motore · Dieselkraftstoff-Vorwärmer · Kombinierte Batterielade- u. Batteriewärmegeräte 6 V od. 12 V für luftgekühlte Motore

stellt seit Jahren in bekannter Qualität her

Jakob Ackermann
Elektro-Spezial-Geräte
(28) Niedermarsberg i. Westf.

Die Batterie für anspruchsvolle Fahrer!

HOPPECKE

Accumulatorenwerk Hoppecke Carl Zoellner + Sohn Hoppecke/Westf.

Bei Anfragen beziehen Sie sich bitte auf AUTO MOTOR SPORT

Neue Bücher

Verjüngung durch Diät

Von Dr. Juvenal, Verlag Zettner & Co., Würzburg, Ludwigstr. 2—6; Preis DM 10.50.

Über Diät, das große Schlagwort unserer Zeit, ist schon viel Papier verschrieben worden. Wenn das Thema auch etwas abseits vom Kraftfahrzeug liegt, so sind zumindest einige Kapitel auch für den, der tagtäglich mit dem Auto unterwegs ist, nicht uninteressant. Insbesondere für Langstreckenfahrer ist die richtige Ernährung ja von außerordentlicher Wichtigkeit. *US.*

Der Straßenverkehrsunfall

Von Prof. Laves, Ferd. Enke-Verlag, Stuttgart, 440 Seiten, 114 Abbildungen, 45 Tabellen, Preis DM 53.00.

Auf 440 Seiten wird hier der ganze Komplex der Verkehrsunfälle wissenschaftlich behandelt, wobei auch entfernter liegende Themen mit einbezogen sind. Als Nachschlagwerk empfiehlt sich dieses Buch für alle, die sich aus beruflichen und persönlichen Gründen mit dieser Materie befassen müssen, so insbesondere für Richter und Staatsanwälte, Anwälte und Ärzte als Sachverständige. *US.*

IRO-Autoatlas Österreich 1:400 000

IRO-Verlag, München 12, Preis DM 9.50.

Dieses Kartenwerk besticht zunächst durch seine Klarheit, die großzügige Behandlung des angrenzenden Raumes, der von Stuttgart bis Mailand und Abazzia reicht, und die eindeutige Markierung der Dauersteigungen. Weniger gefällt uns die etwas verwaschene Darstellung des Geländeprofils und die Markierung der Steigungen durch Blausektoren. Für letztere wäre die Darstellung durch blaue Querstriche (je 5% Steigung ein Strich) anzuraten. *US.*

Fodor-Reiseführer England

Comel-Verlag, Köln, Preis DM 6.90, dazu separates Hotel-Verzeichnis DM 0.60.

Schon die Unterteilung des Inhaltes zeigt, daß die Fodor-Reiseführer etwas Besonderes darstellen. So ist z. B. der Abschnitt „London" in: London von heute, das historische London, Londons kulturelle Anziehungspunkte, Unterhaltung und Vergnügen, Wo speisen wir heute, Einkäufe in London und die Umgebung von London unterteilt. Jedes dieser Kapitel ist sowohl flott als auch belehrend geschrieben. Die Einführung vermittelt das Gesicht Großbritanniens und der Anfang befaßt sich mit einer ganzen Reihe praktischer Ratschläge. Fotos, Karten und Stadtpläne ergänzen den Text.

In gleicher Art sind in dieser Reihe erschienen: Spanien und Portugal, Frankreich, Schweiz, Österreich, Benelux, Jugoslawien, Italien, Skandinavien und Deutschland. *US.*

Das Reise-ABC Frankreichs

Von Brieger, in der Reihe „Völker und Landschaften", Rudolf Trauner-Verlag, Linz/Donau, 430 Seiten, 55 Fotos, Karten und Skizzen. Preis DM 8.50.

Reiseführer unterscheiden sich in drei Gruppen: solche, bei denen die Eisenbahn wie vor 50 Jahren immer noch den roten Faden bildet, und solche, die speziell für den Kraftfahrer zurechtgemacht sind. Zu der dritten Gruppe gehört das Reise-ABC Frankreichs, bei dem nicht nur die Städte und Straßen beschrieben sind, sondern auch eine Reihe wichtiger Kapitel, wie die Metro in Paris, die Heilquellen, die Alpenbahnen, die Alpenstraßen und der Wintersport eine ausreichende Berücksichtigung erfahren. In ähnlicher Ausführung: Das Reise-ABC Italiens (DM 7.50), das Reise-ABC Jugoslawiens (DM 5.90), das Reise-ABC der Riviera (DM 6.50). *US.*

Graubünden

André Beerei: Unbekannte Schweiz, 42 Reisevorschläge. Herausgegeben vom Touring-Club der Schweiz in Verbindung mit der Shell Switzerland.

Was hier auf 250 Seiten mit guten Fotos und Geländekrokis über die Täler Graubündens gesagt wird, brachte auch dem Besprecher manches Neue. Besonders geeignet dürfte dieser Führer durch die Täler Graubündens für diejenigen sein, die sich dort ihren Weg „abseits des Gänsemarsches" suchen wollen.

Straßenkarte Kleinasien und östliches Mittelmeer

Kartographische Anstalt Freytag-Berndt und Artaria KG., Wien VII, Schottenfeldgasse 62, Maßstab 1:2 000 000, Preis DM 4.80.

...lutscht noch auf dem Finger?

„Finger in den Mund" ist meistens die erste Reaktion, wenn man sich geschnitten hat. Aber genügt das? Heilt die Wunde dadurch schneller? Können Sie so weiterarbeiten?

Nein! Kleine Verletzungen müssen auch mit „Hansaplast" verbunden werden. Es ist immer gebrauchsfertig und im Nu angelegt. Ihre Arbeit brauchen Sie nicht zu unterbrechen. „Hansaplast" wirkt hochbakterizid. Die Wunde kann schnell heilen.

Hansaplast ORIGINAL Beiersdorf PFLASTER

519

DREVO

Die dauernd plastische, luft- und wasserdichte

FEDERSCHUTZ-GAMASCHE für Ihr Auto

Unübertroffen in Preis, Einfachheit und Zuverlässigkeit. Erstklassige Referenzen. Verlangen Sie Preis und Prospekte.

DIPL.-ING. DR. E. VOGELSANG

REITZENSTEINSTR. 5 RECKLINGHAUSEN FERNRUF 2665

ANTIBLENDA

mindert die Blendwirkung

schont die Augen und

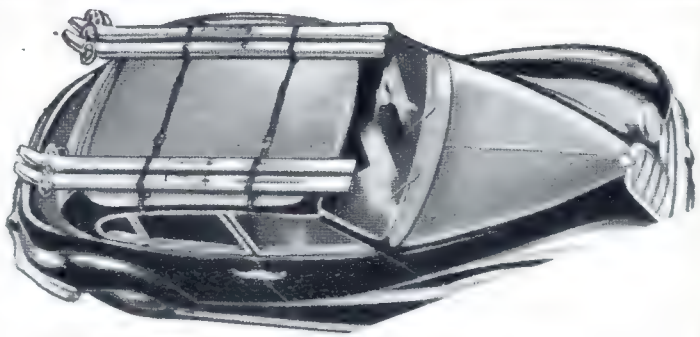
beugt Ermüdung vor

Pat. in allen Kulturstaaten

MERIT-WERK

Gummersbach

(Westdeutschland)



A. E. Zett-Gummi- und Stahl-Skihalter

ein Begriff für Qualität

zu beziehen durch Ihren Fachhändler

APPARATEBAU EUGEN ZIPPERLE, ASPERG

AUTO-MARKT

Günstige Gelegenheiten!

BEZUGSQUELLEN

(Sofortige Einschaltung, kleine Preise, günstige Rabatte)
Kauf — Verkauf — Zubehör — Ersatzteile

BMW

BMW 2 Ltr.-Sportmotor mit V-Kopf, 3 Vergaser und Getriebe, auch einzelne Teile davon, zu verkaufen. Angebote unter 5421 an „das AUTO, MOTOR und SPORT", Stuttgart, Postfach 1042. 3924/1351

BMW 503, Coupé 56, hellblau, viel Zubehör, 4800 km; BMW 501/6, Bauj. 56, blau, 15 000 km; BMW 501/8, Bauj. 55, rot/beige, 21 000 km. **Auto-Becker, Düsseldorf,** Aders-Straße 53—55, Tel. 1 07 06. 3936/1352

BMW Sport, 2-Zylinder, 20 000 km, unfallfrei, neuwertig, gepflegt, Standort Mainz. Besichtigung nur nach Vereinbarung. Dr. Stratemeyer, Mainz-Gonsenheim, Nothelferstraße 21. 3932/1352

BUGATTI

8-Zyl.-Bugatti, Type 57, wunderschöner Sportwagen, 2 Sitze, Original-Karosserie „Gangloff", Wagen im Werk überholt, Motor neuw., jede Garantie, seltene Gelegenheit für Herrenfahrer. Besonders interessant für Amerikaner. Anfragen unter 5416 an „das AUTO, MOTOR und SPORT", Stuttgart, Postf. 1042. 3916/1350

BUICK

Buick Super V 8, Modell 55, nur wenige Meilen gelaufen, m. all. Schik., verzollt, z. Pr. v. DM 10 000.—. Angeb. u. 5423 an „das AUTO, MOTOR und SPORT", Stuttg., Postf. 1042, od. Fernruf Stuttg. 7 97 85. 3928/1351

CITROEN

Immer gute gebrauchte Citroen-Pkw. beim Vertreter: Johann Häusler, gegr. 1896, Frankfurt a. M., Mainzer Landstraße 164. 3908/1350

Citroen DS 19, Baujahr 1956, schwarz/beige, 1700 km. **Auto-Becker, Düsseldorf,** Aders-Straße 53—55, Telefon 1 07 06. 3940/1352

FORD

Ford Versailles, Bj. 55, km-Stand ca. 50 000, zweifarb., Weißwandreifen, Zweiklanghorn u. Radio, zum Preise v. DM 4350.— zu verk. Angeb. u. 5422 an „das AUTO, MOTOR und SPORT", Stuttgart, Postf. 1042. 3927/1351

HANOMAG

Hanomag Garent 1936, in all. Teil. bestens, ca. 75 000 km Gesamtleist., grundüberh., zu verk. Pr. DM 1200.—. Standort Flensburg. Angeb. u. 5408 an „das AUTO, MOTOR und SPORT", Stuttg., Postfach 1042. 3901/1349

JAGUAR

Jaguar XK 120, fast kompl., abzugeben. Heinr. Gröpper, Bockum-Hövel, Hammerstraße 239. 3918/1350

KARMANN-GHIA

Karmann-Ghia-Coupé, forellenblau, Bj. 55/56, 19 000 km, mit allen Extras, Blp.-Radio, Golde-Schiebedach, Rally-Auspuff, extr. Lenkrad, Lichthupe, Fanfare, Nebell., Benz-Uhr, Rad-Zierleisten, Rückf.-Scheinwerfer u. a., Neupreis DM 9150.—, wie neu, für DM 7150.— zu verkaufen. Angebote unt. 5420 an „das AUTO, MOTOR und SPORT", Stuttgart, Postfach 1042. 3922/1351

Interessant

für jeden Freund eines edlen Tropfens ist der kostenlose Weinatlas im Taschenformat. Ein Reiseführer durch alle Weinbauländer Europas. Er enthält viel wissenswertes über Wein, wertvolle Anregungen, Rezepte für Bowlen und Mixgetränke und all die herrlichen Auslandsweine, die Brüder Buchner direkt ab Grenzkellerei Ihnen liefern. Schreiben Sie eine Karte an die Grenzkellereien

Brüder Buchner Passau A 11

KARMANN-GHIA

VW-Ghia-Coupé, Bauj. 56, grün, 5000 km; VW-Ghia-Coupé, Bauj. 56, blau, 11 000 km. **Auto-Becker, Düsseldorf,** Aders-Straße 53—55, Tel. 1 07 06. 3939/1352

LANCIA

Lancia-General-Vertreter E. Uebel, Automobile, Frankfurt a. M., Günderrodestraße 5. An- und Verkauf, Ersatzteile. 3907/1350

Lancia-Aprilia, Linkslenkung, fahrbereit, gut. Zustand, versichert u. verst., verkauft gegen DM 800.— bar. Tostmann, Hannover, Entenfangweg 27. 3930/1351

MERCEDES

Mercedes 180 Diesel, Bauj. 1955, zu kaufen gesucht. Angeb. über Zust. u. Preis unter 5411 an „das AUTO, MOTOR und SPORT", Stuttg., Postfach 1042. 3905/1349

Suche: Mercedes A Cabr. 170 S od. 220. Biete: VW Export 56, 35 000 km, mit viel Zubehör. Angebote erb. unter 5409 an „das AUTO, MOTOR und SPORT", Stuttgart, Postfach 1042. 3902/1349

Mercedes 300 SL, 56, weiß, 9000 km; Mercedes 300 Sc Coupé 56, 16 000 km; Mercedes 300 c Automatic 56, 38 000 km; Mercedes 300 S-Cabrio 54, 39 000 km; Mercedes 220 A- und 170 SA-Cabrios; Mercedes 190 SL 56, Ate-Bremse, 4000 km. **Auto-Becker, Düsseldorf,** Aders-Straße 53—55, Tel. 1 07 06. 3937/1352

Mercedes 190 SL, Bauj. 1956, unfallfrei, ca. 13 000 km gelaufen, Farbe hellblau mit elfenbeinfarbenem Coupé und schwarzem Roadsterverdeck, echte Lederpolsterung in silbergrau, doppelte Signalanlage, versichert und versteuert, durch alle Kundendienste gegangen und hervoragend gepflegt, Neupreis des Fahrzeuges DM 18 000.—, altershalber abzugeben für DM 14 500.— bar an schnell entschlossene Käufer. Angebote unter 5426 an „das AUTO, MOTOR und SPORT", Stuttgart, Postfach 1042. 3934/1352

MG

MG, Bauj. 34, mit BMW-Motor 0,9 23 PS, generalüberholt, zu verkaufen, für Bastler, DM 650.—. Angebote unt. 5413 an „das AUTO, MOTOR und SPORT", Stuttgart, Postfach 1042. 3911/1350

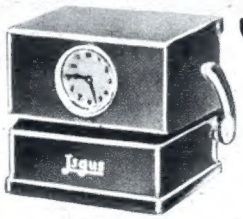
PORSCHE

Porsche 1,3 Coupé, silber, 1951, in sehr gutem Zustand (große Bremstrommeln), billig zu verkaufen, evtl. Teilzahlg. VW wird in Zahlung genommen. Wolfgang Freiermuth, Bad Dürkheim, Burgstr. 10. 3915/1350

Porsche-Motor, 1,3 Ltr., neu gelagert, einwandfr. Zustand, Richtpreis DM 1300.—, i. A. zu verkaufen. A. v. Deschwanden KG., Offenburg. 3925/1351

Porsche-Motor, 1300 ccm, überholt, m. Drehzahlm., DM 1000.—. Funk, Augsburg, Rote Torwallstr. 16. 3926/1351

Falls diese Sonderklasse-Brille bei Ihrem Händler nicht erhältlich ist, bitte ich, den Auftrag direkt ans Werk zu richten



Jsgus

Modell TR

Die stabile und preiswerte

Zeitstempeluhr

für Ihre Werkstätten

J. SCHLENKER - GRUSEN, SCHWENNINGEN A. N. 74
UHREN-UND APPARATEFABRIK

PORSCHE

Porsche Carrera, speziell für Rennzwecke u. Rallyes gebautes Fahrzeug, Motor mit Weber-Vergasern und vielen Verbesserungen, Fahrzeug mit Sportausrüstung, extrem leicht u. sehr schnell, 8000 km gelaufen, im Bestzustand, günstig gegen Barzahlung abzugeben. Angebote unter 5424 an „das AUTO, MOTOR und SPORT", Stuttgart, Postfach 1042. 3929/1351

Porsche-Carrera 56, grau, 10 000 km; Porsche-Speedster 55, weiß, 13 000 km; Porsche-Spyder 55, grau, 25 000 km; Porsche 1,6 Super Coupé 56, 6000 km; Porsche 1,5 Coupé 54, grün, 27 000 km; div. Porsche 1,3 und 1,5 Coupés und Cabrios. **Auto-Becker, Düsseldorf,** Aders-Str. 53—55, Tel. 1 07 06. 3938/1352

PEUGEOT

Walter Hagen & Co., GmbH.

403 Peugeot

Kraftfahrzeugimporte

KREFELD
Ostwall 103–105

KUNDENDIENST
und
ERSATZTEILLÄGER
an allen
größeren Plätzen

SPORTWAGEN

Offener Sportwagen, rasant, zu kaufen gesucht. MGA, Austin-Healey, Triumph, BMW 328 od. ähnl. Mit genauer Zustands- u. Preisang. u. 5415 an „das AUTO, MOTOR und SPORT", Stuttgart, Postf. 1042. 3913/1350

2-Sitzer-Sport ges., biete: DM 2000.— bar u. evtl. 600 ccm BMW-Gesp., Bj. 53, Rest mtl. DM 150.—. Ausf. Angebote mit Bild (zur.) unter 5425 an „das AUTO, MOTOR und SPORT", Stuttgart, Postf. 1042. 3933/1352

WOHNWAGEN

Dethleffs-Wohnwagen jetzt bestellen! Jetzt können Sonderwünsche berücksichtigt werden. Dethleffs Wohnwagenwerk, Isny (Allgäu). 3909/1350

VERSCHIEDENE

Ford-Thunderbird 55, schwarz, 31 000 km; Chevrolet-Corvette, Sportroadster, weiß; Chevrolet Bel Air 55, grau, 33 000 km; Buick-Roadmaster 54, 35 000 km; Studebaker 54, Overdrive, 23 700 km. **Auto-Becker, Düsseldorf,** Aders-Straße 53—55, Tel. 1 07 06. 3941/1352

* STELLENANGEBOTE *

Große Wohnwagenfabrik
sucht in allen Bezirken

Auto-Verkäufer

die am Mitverkauf von Wohnwagen gegen hohe Provision interessiert sind.

Angebote unter 2786 an Annoncen-Bungardt, M.-Gladbach 3914/1350

Ford -Automobil-Verkäufer gesucht

Erwünscht: einwandfreier Charakter, nachweisbare Verkaufserfolge und gute Allgemeinbildung, geordnete Lebensverhältnisse.

Geboten: gutes Verkaufsgebiet, karteimäßig erfaßter Kundenstamm und Interessentenkreis, gute Verdienstmöglichkeiten.

Bewerbungen mit handschriftlichem, lückenlosem Lebenslauf und Foto unter 5418 an „das AUTO, MOTOR und SPORT", Stuttgart, Postfach 1042. 3919/1351

* STELLENGESUCHE *

Suche Stellung als Reise-Chauffeur. Bin sicherer Fahrer und guter Wagenpfleger. Langjährige Fahrpraxis seit 1940. Führerschein Klasse I, II und III. Angebote unter 5414 an „das AUTO, MOTOR und SPORT", Stuttgart, Postfach 1042. 3912/1350

Kfz.-Meister, 36 J., led., in ungekündigter Stellung, sucht sich zu verändern. Industrie bevorzugt. Angebote unter 5417 an „das AUTO, MOTOR und SPORT", Stuttgart, Postfach 1042. 3917/1350

* VERTRETUNGEN *

Größeres Unternehmen

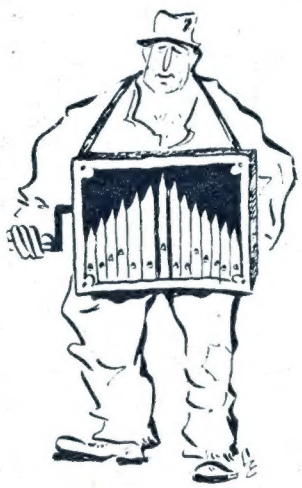
der Kraftfahrzeugbranche im Saargebiet übernimmt

Generalvertretung deutscher Firmen

in einschlägigen Verkaufsgegenständen.

Angebote unter 5390 an „das AUTO, MOTOR und SPORT", Stuttgart, Postfach 1042. 3910/1350

SCHÜTZEN SIE SICH UND IHREN WAGEN VOR DER KÄLTEREN JAHRESZEIT DURCH:
AUTOHEIZKISSEN, 4 Dessins, minimaler Stromverbrauch 6 V DM 21.50, 12 und 24 V DM 23.80.
AUTO-PLAID „TEDDY", Schweizer Erzeugnis, 6 Dessins. 135 × 170 2stg. DM 50.45.
FREILUFTGARAGE DBGM., kältebeständig, 1 jährige Garantie u. Diebstahlvers., Isetta DM 52.–, Lloyd DM 69.–, VW DM 75.–, DKW DM 82.–, Record, Ford und Borgward DM 91.–, andere Typen im Katalog. Nachnahmeversand mit Rückgaberecht.
GÜNTER BARWANITZ, Spezial-Ausstattung, Berlin-Wilmersdorf, Aschaffenburgerstr. 6



Immer dieselbe Melodie!

Immer dieselben Werbegeschenke?

Neuartige Präsente liefert

„MALI"

Metallwaren - Apparatebau - Lindau.

VERSCHIEDENES

Motorboot zu kaufen gesucht: 6—7 Sitze, 35—40 PS, 30—40 km/st, evtl. mit Pkw-Anhänger mit Auflaufbremse. Angebote unter 5407 an „das AUTO, MOTOR und SPORT", Stuttgart, Postfach 1042. 3900/1349

Zur Auslastung meiner Kapazität suche ich Aufträge in

Spritzgußteilen aus Kunststoff

bis 70 g Schußgewicht, nach Ihren Angaben, Zeichnungen oder beigestellten Formen.

WALTER WESSEL JR.
Remscheid-Ehringhausen 97
3921/1351

Außenbordboot, ca. 3,5 × 1,3, Holz, Fiberglas od. faltb., f. Motor bis 10 PS zu kauf. ges. Ausführl. Angeb. an H. M. Puchstein, Düsseldorf, Postfach 7003. 3904/1349

Vorbereitung zur Fahrlehrerprüfung

in der **FAHRSCHULE AM RING,** Nürnberg, Frauentorgraben 43–45, Ruf 24425. Dauer des Lehrganges: 3 Monate. Ausbildung jeweils samstags.

Teller- und Kegelräder, Achswellen, komplette Ausgleichgetriebe ab Lager. Hans H. Matz, Flensburg, Telefon 25 22. 3906/1350

Globetrip 2 Jahre 80 000 km, 7—10 Mille erforderlich, Reisegefährte gesucht. Angeb. u. 5406 an „das AUTO, MOTOR und SPORT", Stuttgart, Postf. 1042. 3899/1349

Vom **Versandhandel** direkt an den **Verbraucher,** preisgünstigst, Nachnahme, frei Haus liefern wir
Auto- und Motorrad-Zubehör
Spezialität: Pelerinengaragen, Winterartikel für alle Fahrzeuge. Angebote unverbindlich.
Versandhandel für KFZ-Bedarf K. Hilbertz, Uerdingen/Rh., Postf.

Einige echte Mississippi-Krokodile (ausgestopft), Größen ca. 50—75 cm, als Automaskottchen günst. abzugeben. Preis 15—35 DM. Größe angeben, Rückgaberecht. Eilangebote an G. Wagner, Schwenningen a. N. 3931/1351

Historisches Auto

gesucht, auch reparaturbedürftig, aus den Jahren vor 1925 für Ausstellungszwecke.

Angebote mit Lichtbild, genauer Beschreibung und Preis an **Fa. M. Baltz, Bochum, Bongardstr. 44/56 — Werbe-Abteilung.**
3923/1351

Wollen Sie Geld in Südamerika sicher anlegen? Rio-Immobilien mit 20% Zinsertrag verkauft gegen DM: Dipl.-Kaufmann W. Fonrobert, München, Schleißheimer Straße 77. 3903/1349

Wehrmacht-Tarnscheinwerfer, gut erhalten, zu kaufen gesucht. Ang. Haas, Essen, Huyssenallee 70. 3935/1352

20 Jahre Fahrschulpraxis verbürgen beste **Fahrlehrerausbildung**
Chiffreanfragen unter 4790 an „das AUTO, MOTOR und SPORT", Stuttgart, Postfach 1042. 1590/1236

Daunenschlafsäcke, fabrikneu, amerik. oliv, Reißverschl. m. Kapuzent. ab DM 54.-. **Wohlenberg-Vertrieb München 12**

Für alle Plastik-Garagen 1 Jahr Garantie
PERLIPLAST-GARAGEN
nahtlos verschweißt, kältebeständig (Garantie), klein faltbar u. in bester Paßform lieferbar, zählen zu den meistgekauften Folien-Garagen.
Besonders preisgünstig, da Abwerklieferung

Roller u. Kraf	DM 15,80	Goggomobil	DM 45,—
dto. m. Beiwagen	DM 26,80	Lloyd u. Fiat 600	DM 54,—
Messerschmitt KR	DM 30,95	VW und DKW	DM 58,—
BMW-Isetta	DM 34,50	M 12 u. Rekord	DM 69,—

Per Nachn. m. Rückgaberecht geg. Kaufpreiserstattg.
LUWEFA 1
(21 a) Marl-Hüls, In den Kämpen 8 · Telefon 2790

Anst. **Miete** a. Teilzhlg.
1 BLUM-Fertighaus, Kassel-Ha. 886

Im ges. Bundesgebiet bestens eingeführte KFZ.-Zubehör-Vertriebsgesellschaft übernimmt laufend interessante **Neuerungen,** Angebote erbeten an:
Motor Companie Vertriebsgesellschaft m. b. H.
Frankfurt a. M. Adalbertstraße 31

WOHNWAGEN

ENGLISH CARAVANS

British Firm importing popular Caravans will supply from Düsseldorf at competitive prices. London Principal visiting Hamburg, Bremen, Frankfurt, about 20th November. Motor Traders etc. who wish to become Official Agents should apply to Hordern, „das AUTO, MOTOR und SPORT", Stuttgart, Postfach 1042. 3942/1352

DAS AUSLAND SUCHT:

Vollständige Adressenangabe durch den Verlag; bei Anfrage ausreichendes Auslands-Porto beifügen.

Eingesandte Angebote können nur weitergeleitet werden, wenn diese mit Auslandsporto freigemacht sind.

Über die Bonität der Firmen haben wir keine Erkundigungen eingezogen. Die Weiterleitung erfolgt ohne jede Verantwortlichkeit des Verlages.

A/570. Argentinien. Gallsche Ketten zum Antrieb von Fahrzeugen. Korrespondenz deutsch.

A/571. Brit. Ostafrika-Tanganyika. Gebrauchte und wiederinstandgesetzte Lastwagen sowie Motoren von Ford, Chevrolet und anderen Marken. Korrespondenz englisch.

A/572. Frankreich. Kraftwagen und Kraftwagenzubehör. Korrespondenz französisch.

A/573. Griechenland. Gebrauchte und überholte Kraftwagen (wie Taunus 12 und 15 M, Volkswagen, Mercedes und Wagen anderer deutscher Fabriken). Korrespondenz französisch.

A/574. Ceylon. Blattfedern für Personenkraftwagen britischer, amerikanischer und anderer Bauart, Kraftwagenersatzteile und -zubehör. Korrespond. englisch.

A/575. Jordanien. Ersatzteile für Motoren und Kraftfahrzeuge. Korrespondenz englisch.

A/576. Belgien. Tank-Autos. Korrespond. französisch.

A/577. Tunis. Lieferwagen 1,5 bis 2 t, Motor mit Luftkühlung, möglichst Deutz. Korrespond. französisch.

A/578. Chile. Autos und Ersatzteile. Korrespondenz englisch.

A/579. Belgien. Gebrauchte Last- und Personenwagen. Korrespondenz englisch.

A/580. Belgien. Auto-Ersatzteile und Zubehör in wirklich guter Qualität für europäische, englische und amerikanische PKW, LKW und Schlepper. Korresp. deutsch.

A/581. Spanisch-Marokko. Gebrauchte Autos (LKW und PKW) deutscher Herkunft, Autoersatzteile. Korrespondenz französisch.

A/582. USA. Zweisitzige Sportcabriolets auf einem Volkswagen-Chassis montiert. Korrespond. deutsch.

A/583. Türkei. Auto-(Lastwagen-)Ersatzteile u. Pneus, Batterien, Akkumulatoren, Dieselmotoren. Korrespondenz französisch und englisch.

A/584. Uruguay. Kraftfahrzeug-Ersatzteile und Zubehör. Korrespondenz spanisch.

A/585. Jordanien. Autopolsterbezüge, Autolack. Korrespondenz englisch.

A/586. Syrien. Ersatzteile für Kraftwagen. Korrespondenz französisch und englisch.

A/587. Frankreich. Kraftfahrzeugzubehör und Bedarf. Korrespondenz französisch.

Die letzte Seite

Auspuff-Gerüche

Der „Auspuff" des Pottwals muß besonders schön riechen, denn ihm entstammt die seit Jahrhunderten berühmte Ambra. Und diese riecht neueren Forschungen zufolge kombiniert nach sonnenbeschienenem Meerestang, Holz und feuchter Erde, feinem Tabak sowie dezent nach Moschus. Ambra ist seit Jahrhunderten die Grundlage feinster Wohlgerüche. Heute kann man sie (Ambropur der Dragoco, Holzminden) synthetisch herstellen.

Vor 50 Jahren versuchte die weltberühmte Parfüm-Firma Schimmel & Co. in Miltitz bei Leipzig ein Auspuff-Parfüm für Kraftwagen und Krafträder einzuführen, das nach Tannen und Moschus roch. Es ist ihr ebensowenig gelungen, wie vereinzelte spätere Versuche, die motorischen Auspuffgase zu parfümieren.

Tatsächlich sind wir aber in dieser Hinsicht keineswegs besonders zufrieden, zumal im Winter unsere Auspuffrohre und Auspufftöpfe durch kondensierende saure Verbrennungsgase rasch zerfressen werden.

1. Die Ottomotoren erzeugen — zumal im Leerlauf — Kohlenoxyd in erheblichen Mengen, welches zwar geruchlos, aber abscheulich giftig ist (Garagentod!).

Unsere Zweitakmotoren duften — und zwar um so stärker, je neuzeitlicher sie sind — nicht schön. Zwar hat man sich anscheinend davon überzeugt, daß in ihren Abgasen das krebserzeugende 3—4-Benzpyren nicht enthalten ist. Trotzdem ist man aber sehr dankenswerterweise dabei, durch bauliche Maßnahmen im Auspuffsystem und Verringerung des Schmierölzusatzes unsere Nasen zu schonen.

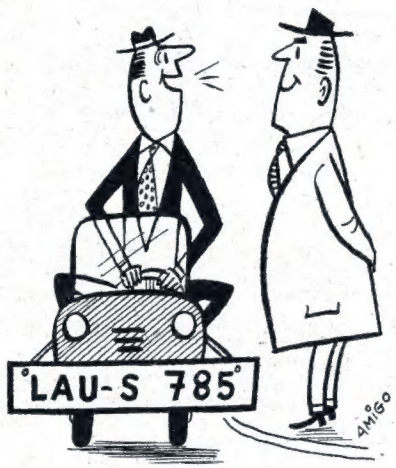
3. Wie es mit den Viertakt-Ottomotoren steht, darüber sind sich die Hygieniker anscheinend nicht einig. Über Geruchsbelästigung durch sie kann man im allgemeinen kaum klagen. Daß sie Bleistaub und Salzsäure in die Gegend pusten, stimmt gewiß. Aber nachweisbare Schädigungen scheinen dadurch nicht eingetreten zu sein.

4. Sehr böse ist man heute weithin auf die Dieselmotoren, deren Abgase angeblich das krebserzeugende 3—4-Benzpyren in bedenklicher Menge enthalten können, und die auch dazu neigen, zu qualmen und zu stinken. Eigentlich ist das merkwürdig, weil die Dieselmotoren mit starkem Luftüberschuß verbrennen. In jedem Fall aber ist es möglich, durch geeignete Maßnahmen, nötigenfalls durch katalytische Nachverbrennung (z. B. mit Hopkalit) Geruch und etwaige Giftstoffe zu beseitigen.

Man ist sehr mit Recht heute darauf aus, Wasser und Luft gegen Verunreinigung zu verteidigen. Bald wird hoffentlich auch ein vielleicht noch eiligerer Kampf gegen die Radioverseuchung von Wasser und Luft einsetzen. So werden wir vielleicht bald zwar nicht parfümierte, wohl aber geruchlose und ungiftige Auspuffgase unseren Auspuffrohren entströmen lassen können.

Wa. O.

Der boshafte Mensch.



„Ein prima Wägelchen – nur mit der Anbringung der neuen Nummerntafel hatte ich Schwierigkeiten."

Wem die Stunde schlägt

Über Dinge, die ins Museum wandern, hat die Zeit ihr Urteil gesprochen. Einst glanzvollen Erzeugnissen handwerklicher oder industrieller Werkkunst wird die einzige Aufgabe noch zuteil, der Nachwelt ein naturgetreues Bild vom technischen Umstand ihrer Vorväter zu erhalten. Wer einen solch interessierten Blick in die Welt des Unzeitgemäßen werfen will, dem sei zu einer Reise nach New Haven geraten, einer Stadt von nicht ganz 200 000 Einwohnern im US-Staate Connecticut.

Gegen eine geringe Gebühr wird dort eine bunte Kollektion von Straßenbahnwagen vorgeführt, die über ein drei Kilometer langes Schienennetz einherrattert. Oder der historische Rückwanderer möge die Freiluft-Schau der Seashore

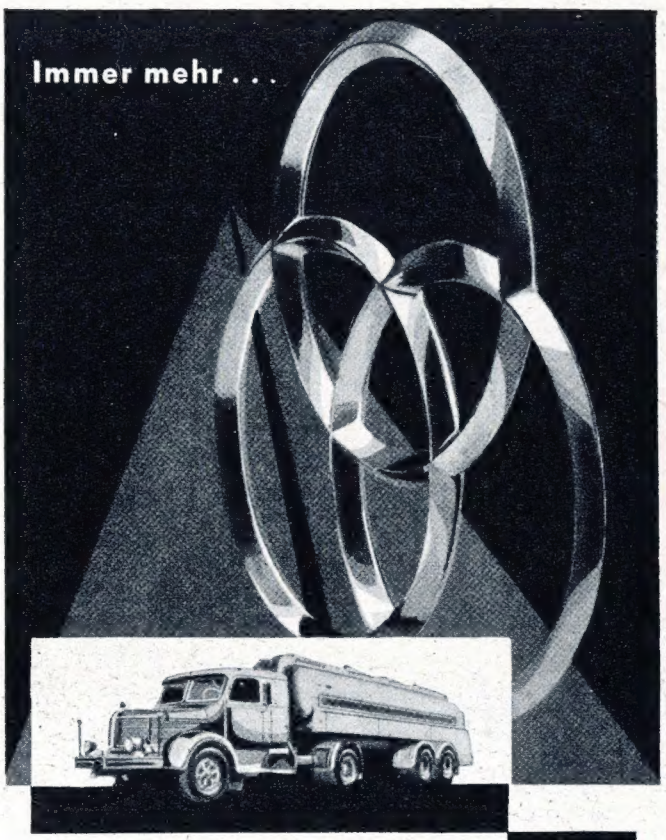
„Hattschiiiii!"

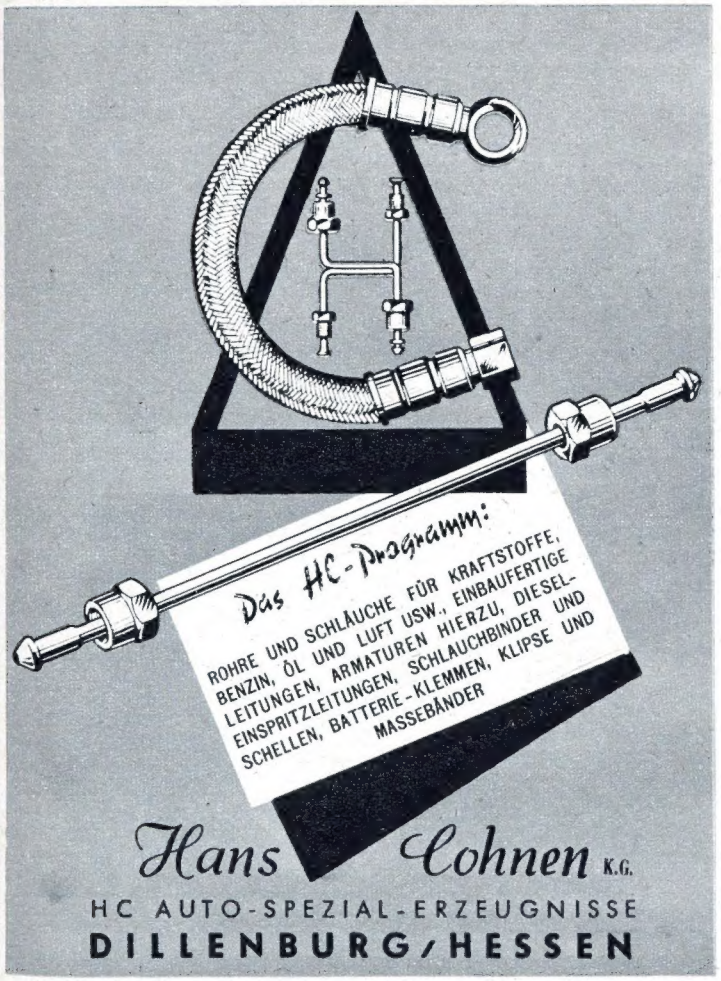
Electric Railway besuchen. Auch dort das gleiche Bild. „Streetcars" aller Jahrgänge und Größenordnungen bimmeln vor den Augen eines amüsierten Publikums durch ein vom übrigen Kraftverkehr gemiedenes Gelände. Überall entstehen in den Vereinigten Staaten zur Zeit ähnliche Schongehege, in denen sich Straßenbahnen ob ihres seltenen Betrachtungswertes einer liebevollen Konservierung erfreuen. Den „Railfans", die sich dieser neuen Tätigkeit begeistert widmen, dürfte sich in nächster Zeit ein schwieriges Problem stellen: die weitere Versorgung ihrer Museen mit rollendem Anschauungsmaterial. Schon lange stehen Straßenbahnen auf der Abwrackliste. Nur 15 amerikanische Städte noch dulden sie in ihrem Inneren, aber auch dort mit Vormerkzeichen zur baldigen Verschrottung bereits versehen. Die Washingtoner National Geographic Society hat errechnet, daß die kontinentalen Straßenbahnen ihr Streckennetz innerhalb der letzten dreißig Jahre von rund 65 000 auf 6000 km verringert haben, der Wagenpark ist im gleichen Zeitraum von 63 000 auf 6000 Einheiten geschrumpft. In die entstandene Lücke rückte der Benzinmotor, und die Reverenz der Amerikaner vor seinem unaufhaltsamen Vordringen besteht in ihrer Absicht, innerhalb der nächsten 13 Jahre unter einem Kostenaufwand von 117 Milliarden DM etwa 65 000 Kilometer neue Straßen anzulegen.

Diese rechtzeitige Anpassung an den technischen Fortschritt können wir leider nur aus den Vereinigten Staaten berichten. Bei uns werden weniger Straßen gebaut, dafür aber um so mehr Straßenbahnen unterhalten. Sie stammen, was beweisbar ist, zum Teil noch aus der guten alten „Pferdezeit". Wir haben gegen Straßenbahnen, so sie am Orte ihrer Bestimmung stehen, gar nichts. Uns stört nur der Anspruch ihrer musealen Schwerfälligkeit auf Teile eines Bewegungsraumes, der für den übrigen Verkehr schon mehr als knapp bemessen ist. Wann also schlägt ihre Stunde endlich auch bei uns? *Herbert Matthes*

Verlag: VEREINIGTE MOTOR-VERLAGE GMBH., Stuttgart W, Paulinenstraße 44 (Hansabau), Postfach 1042, Telegrammanschrift: Motorpresse Stuttgart, Telefon 6 71 40 und 6 71 49, Fernschreiber: Telex 072/2036. — Herausgeber: Paul Pietsch · Ernst Dietrich-Troeltsch † · A. G. Vogel. — Chefredakteur: H. U. Wieselmann. — Verantwortlich für Österreich: Hans Patleich jun., Wien. — Verantwortlich für den Anzeigenteil: Direktor Georg E. Ernst — Vertrieb: Albert Manz. — Herstellung: Belserdruck, Stuttgart, Augustenstraße 11/15. — das AUTO, MOTOR und SPORT erscheint vierzehntäglich sonnabends. Im gleichen Verlag MOTOR-REVUE + EUROPA-MOTOR, FLUG-REVUE sowie LAST-AUTO und OMNIBUS und im MOTOR-PRESSE-VERLAG GMBH. das MOTORRAD, ferner ROLLER · MOBIL · KLEINWAGEN sowie der MOTOR-TEST. Höhere Gewalt entbindet den Verlag von der Lieferungspflicht. Ersatzansprüche können in einem solchen Fall nicht anerkannt werden. Alle Rechte vorbehalten. Nachdruck nur mit ausdrücklicher Genehmigung des Verlages und unter voller Quellenangabe. Unverlangte Manuskripte werden nur zurückgesandt, wenn vom Einsender Rückporto beigefügt wurde. Die Tendenzen unserer Mitarbeiter-Beiträge stellen nicht unbedingt die Ansicht der Schriftleitung dar. — Lieferung direkt vom Verlag, durch die Post oder durch den Buch- und Zeitschriftenhandel. — Bezugspreis für Deutschland: vierteljährl. DM 6.75, jährl. DM 27.—; Ausland: DM 33.80 (einschließl. Porto). Kündigung des Abonnements nur von Quartal zu Quartal schriftlich bis 4 Wochen vor Vierteljahresende. Postscheckkonto: Stuttgart 1 61 37. Bankkonten: Freiburger Gewerbebank; Rhein-Main Bank AG., Freiburg i. Br.; Rhein-Main Bank AG., Stuttgart. — Anzeigen-Verwaltung: VEREINIGTE MOTOR-VERLAGE GMBH., Stuttgart W, Postfach 1042. Preise laut Liste Nr. 9. — Gelegenheitsanzeigen (kompreß): Preis DM 1.50, Stellengesuche nur DM 1.— für die 63 mm breite Millimeterzeile oder deren Raum. Chiffregebühr, falls bestellt, DM 1.50. Zwei Anzeigen mit 10%, 3 mit 15%, 6 mit 20% Rabatt.

Willst Du nicht beim Starten warten, mußt Du mit der
VARTA
starten.
VARTA
UNSICHTBARE ZUVERLÄSSIGKEIT
V-2047/1


Immer mehr . . .
. . . unter den 3 Ringen
FRIED. KRUPP
MOTOREN- UND KRAFTWAGENFABRIKEN GMBH ESSEN


Das HC-Programm:
ROHRE UND SCHLÄUCHE FÜR KRAFTSTOFFE, BENZIN, ÖL UND LUFT USW., EINBAUFERTIGE LEITUNGEN, ARMATUREN HIERZU, DIESEL-EINSPRITZLEITUNGEN, SCHLAUCHBINDER UND SCHELLEN, BATTERIE-KLEMMEN, KLIPSE UND MASSEBÄNDER
Hans Lohnen K.G.
HC AUTO-SPEZIAL-ERZEUGNISSE
DILLENBURG/HESSEN

STAUFEN
leicht, stabil, bewährt!
Pritschen-Anhänger
Leichtmetall-Aufbauten
FAHRZEUGWERKE EISLINGEN
R. RAYER K.G.